

32 (320) ROK VII 10 SIERPNIA 1952
Cena 60 gr

ŚLUBOWANIE MŁODYCH PATRIOTÓW

Nikt, napewno nikt z dwustu tysięcy delegatów zlotowych nie zapomni do końca życia tej wspaniałej, wzruszającej chwili na Placu Zwycięstwa w Warszawie — chwili ślubowania, złożonego Polsce Ludowej ustami delegatów przez całą polską młodzież. Las rąk nad niezmierną rzeszą chłopców i dziewcząt, poważne i skupione twarze, chwytające za gardło wzruszenie, a przede wszystkim słowa ślubowania — proste, uroczyste i potężne — tego się nie zapomina. Nie można i nie wolno zapomnieć.

„Ślubujemy Tobie, Ojczyzno, my — synowie i córki ludu pracującego, młodzi przodownicy pracy i nauki, młodzi robotnicy, chłopi i żołnierze, umacniać władzę robotników i chłopów, walczyć z ciemnotą, zacofaniem i przesądami, pomnażać bogactwa narodu pracą i nauką...“

Huragan słów płynie nad placem, nad Warszawą, nad całą Polską. Razem ze wszystkimi delegatami i z całą młodzieżą powtarzają słowa ślubowania młodzi piloci, spadochroniarze Ligi Lotniczej, żołnierze jednostek lotniczych, młodzi przodownicy pracy przemysłu lotniczego.

„Ślubujemy Tobie, Ojczyzno, oddać wszystkie siły świętej sprawie obrony pokoju przed amerykańskimi i hitlerowskimi podpalaczami i ludobójcami, strzec niezłomnie granic Twoich... umacniać naszą niepodległość... rozwijać wieczystą przyjaźń z potężnym krajem radzieckim... Będziemy czujni i nieprzejednani wobec wrogów ludu i obcych najmitów...“

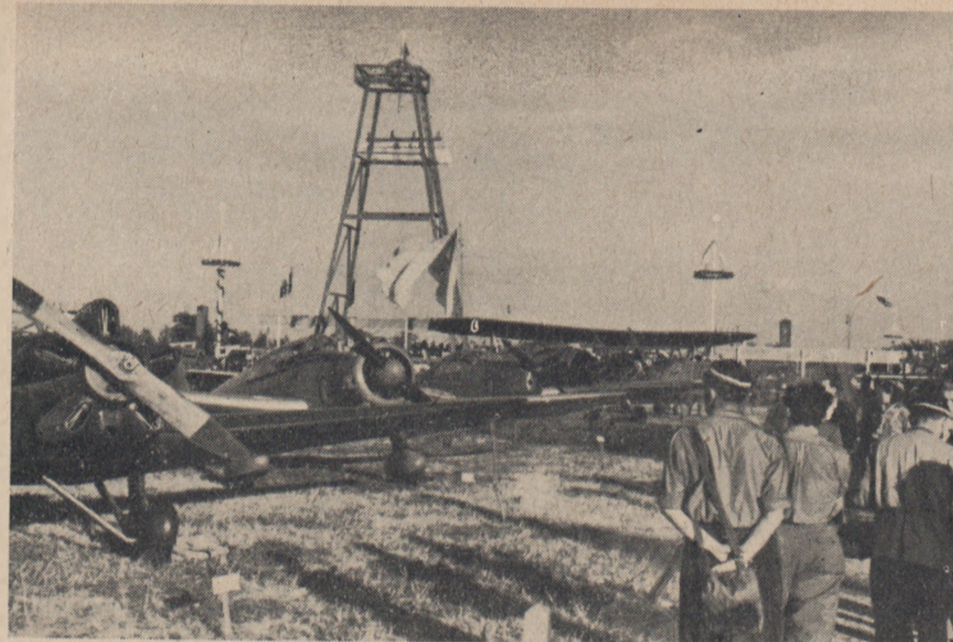
Dwieście tysięcy delegatów i dwa miliony młodzieży w całym kraju wie dobrze, co znaczą te słowa, do czego zobowiązują: do bohaterstwa pracy, do piątkowych egzaminów, do doskonałych wyników szkolenia bojowego i politycznego.

Musi być punktem najwyższego honoru każdego z nas, aby dotrzymać słów ślubowania również i na naszym odcinku walki — w lotnictwie. A więc wyrabiać w sobie i w innych gospodarski stosunek do aeroklubu czy fabryki lotniczej, tępić bezlitośnie niedbalstwo i niesumienność, kochać swoją pracę, ulepszać ją rozumnie, zwiększać jej wydajność. Nie wystarczy np. latać i wylatać plan, ale trzeba troszczyć się również i o innych kolegów, o możliwie najmniejsze koszty własne szkolenia, o równomierność i systematyczność treningu.

Trzeba być czujnym, czujnym w najwyższym stopniu, bo wróg nie śpi i wyjątkowo interesuje się naszym lotnictwem. Trzeba legitymować podejrzanych osobników, kręcących się bez potrzeby koło lotniska lub fabryki.

Trzeba wreszcie rozwijać w sobie głęboką, płomienną miłość do naszej ukochanej Ojczyzny i jej Prezydenta Bolesława Bieruta, ale i równie płomienną nienawiść do jej wrogów.

Ślubowaliśmy na wierność Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Ślubowania dotrzymamy!



Na zdjęciu: fragment z Centralnej Wystawy Lotniczej na Zlocie w Warszawie.
Foto: LL — Koszewski

PRZED VI TYGODNIEM I ŚWIĘTEM LOTNICTWA

Ludowe Lotnictwo Polskie znajduje się w przededniu **VI Tygodnia Lotnictwa**, który odbędzie się w **dniach od 18 do 24 sierpnia** i zakończy się — Świętem Lotnictwa.

Tydzień Lotnictwa będzie miał w tym roku szczególnie doniosłe znaczenie. Łatwo to ocenić, gdy się wspomni, że niedawno byliśmy świadkami — historycznego faktu zatwierdzenia przez Sejm Rzeczypospolitej nowej Konstytucji oraz objęcia szefostwa nad lotnictwem przez Związek Młodzieży Polskiej. Uchwała Zarządu Głównego ZMP o objęciu szefostwa nad lotnictwem stwarza nowe, wspaniałe perspektywy rozwoju lotnictwa sportowego naszej organizacji.

W całym kraju trwają obecnie intensywne przygotowania do uroczystego obchodu VI Tygodnia Lotnictwa, który po raz drugi obchodzony będzie nie jako Tydzień Ligi Lotniczej, lecz jako Tydzień Lotnictwa — co jest wyrazem ściślej łączności naszego lotnictwa wojskowego i cywilnego z masami pracującymi całej Polski.

Celem VI Tygodnia i Święta Lotnictwa jest:

— zamanifestowanie łączności Ludowego Lotnictwa Polskiego z szerokimi masami pracującymi miast i wsi;

— pokazanie społeczeństwu dotychczasowych osiągnięć w dziedzinie wyszkolenia personelu lotniczego i postępu technicznego w lotnictwie wojskowym i cywilnym;

— wskazanie braterskiej łączności między lotnictwem Polski Ludowej i przodującym w świecie lotnictwem radzieckim;

— zapoznanie społeczeństwa z celami, zadaniami i działalnością lotnictwa sportowego pracującego w ramach Ligi Lotniczej;

— przeciwstawienie pokojowego charakteru lotnictwa Związku Radzieckiego i państw demokracji ludowej — morderczym wyczynom piratów powietrznych USA, szerzących zagładę i śmierć cywilnej ludności Korei.

VI Tydzień Święta Lotnictwa obchodzić będziemy pod hasłami:

Pokojowe Lotnictwo Polski Ludowej w służbie mas pracujących!

Lotnictwo Polskie — wierna straż zdobyczy mas pracujących Polski Ludowej!

Hasła te winny znaleźć szerokie odbicie wśród naszego społeczeństwa. VI Tydzień i Święto Lotnictwa w roku bieżącym będzie manifestacją uczuć społeczeństwa dla Ludowego Lotnictwa Polskiego, lotnictwa Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej.

W VI Tygodniu Lotnictwa prześlemy braterskie pozdrowienia naszym braciom radzieckim, pilotom i konstruktorom, których praca i walka przyniosły nam wolność.

Celem właściwego propagandowego zabezpieczenia VI Tygodnia i Święta Lotnictwa we wszystkich okręgach wojewódzkich powołane zostały komitety obchodu Tygodnia i Święta Lotnictwa. Komitety te wydadzą odpowiednie zarządzenie celem powołania komitetów lokalnych na szczeblu powiatowym. Zadaniem tych komitetów będzie opracowanie planów obchodów Tygodnia, zorganizowanie konferencji prasowych, odczytów, pogadanek na temat Ludowego Lotnictwa Polskiego, opracowanie planu pokazu lotniczego, lokalnych audycji radiowych, koncertów, spotkań, uroczystości itp.

Imprezy lotnicze, które odbędą się w Tygodniu Lotnictwa, a na które złożą się pokazy modelarskie, spadochronowe, szybowcowe i silnikowe staną się dowodem nieustannie wzrastającej siły i potęgi naszych skrzydeł oraz wyrazem ścisłych więzów, jakie łącza je z narodem. Dlatego też dołóżmy wszelkich starań, by obchód VI Tygodnia i Święta Lotnictwa miał szczególnie masowy charakter i wypadł wspaniale.

JANUSZ JARZĘCKI

ROZKAZ MARSZAŁKA WASILEWSKIEGO NA DZIEŃ LOTNICTWA RADZIECKIEGO

Minister spraw wojskowych ZSRR, Marszałek Związku Radzieckiego — A. Wasilewski ogłosił rozkaz następującej treści:

Towarzysze piloci i nawigatorzy, inżynierowie i technicy, strzelcy pokładowi i radiotelegrafiści, mechanicy samolotowi, pracownicy przemysłu lotniczego! Towarzysze żołnierze i podoficerowie! Towarzysze oficerowie i generałowie!

W dniu dzisiejszym Armia Radziecka i cały naród obchodzą Dzień Lotnictwa ZSRR. Witam Was z okazji Dnia Lotnictwa. Życzę okrytym chwałą stalinowskim wojskom lotniczym nowych sukcesów w dalszym umacnianiu potęgi lotniczej naszej ojczyzny radzieckiej. Dla uczczenia Dnia Lotnictwa ZSRR rozkazuję:

Dzisiaj, 27 lipca 1952 roku w stolicy naszej Ojczyzny — Moskwie oraz w stolicach republik związkowych oddać 20 honorowych salw artyleryjskich.

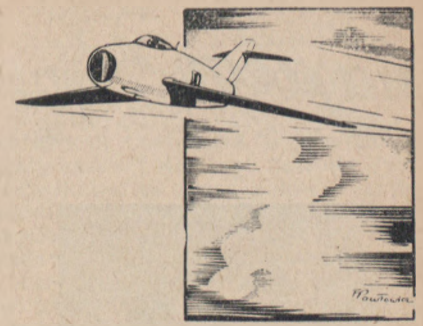
Niech żyje Radziecka Flota Powietrzna!

Niech żyje bohaterski naród radziecki i jego Siły Zbrojne!

Niech żyje rząd radziecki!

Niech żyje wielka partia Lenina-Stalina, inspirator i organizator wszystkich naszych zwycięstw!

Chwała naszemu mądremu wodzowi, wielkiemu nauczycielowi i genialnemu dowódcy — towarzyszowi Stalinowi!



GENERALISSIMUS JÓZEF STALIN
NA POKAZACH LOTNICZYCH W TUSZYNO

Na lotnisku Tuszyno pod Moskwą odbył się w obecności Generalissimusa Józefa Stalina wielki pokaz lotniczy. Dzień Lotnictwa obchodzony w tym roku 27 lipca jest zawsze doniosłym wydarzeniem w życiu mieszkańców Moskwy. Setki tysięcy ludzi zebrały się na odświętnie udekorowanym lotnisku, aby podziwiać mistrzostwo radzieckich lotników, pilotów szybowcowych i spadochroniarzy. Przy akompaniamencie muzyki rozbrzmiewają nad lotniskiem pełne radości pieśni o kraju radzieckim.

Wśród burzliwych oklasków i entuzjastycznych owacji zgromadzonych tłumów na trybunie rządowej zajmują miejsca — Józef Stalin oraz przywódcy partii bolszewickiej i rządu radzieckiego.

Punktualnie o godzinie 14.00 dźwięki fanfar oznajmiają rozpoczęcie pokazu. Uroczyście rozbrzmiewa hymn Związku Radzieckiego. Daleko roznosi się echo honorowych salw artyleryjskich.

Pokaz lotniczy otwierają samoloty, na których widnieje purpurowa flaga z portretem Stalina, flagi lotnicze, sztandary republik związkowych, wielkie transparenty z hasłem:

Naprzód do komunizmu!

Samoloty nie zdążyły jeszcze skryć się za horyzontem, gdy nad lotnisko nadleciało blisko sto samolotów sportowych pilotowanych przez lotników DOSAAF: robotników, inżynierów, studentów. Grupa ta tworzy bliskie i drogie sercu każdego człowieka słowa: „Chwała Stalinowi".

W niezwykle interesującym i bogatym programie święta lotniczego brali udział nie tylko piloci moskiewscy, lecz również piloci sportowi z innych miast. Piloci DOSAAF zademonstrowali grupowy pilotaż na samolotach i szybowcach. Z niespotykaną precyzją wykonywali oni skomplikowane figury akrobacji — pętle, beczki, korkociągi. Zgromadzone tłumy gorąco oklaskują akrobację sześciu samolotów, za których sterami znajdują się pilotki z Bohaterem Związku Radzieckiego — Maryną Czeczniewą na czele. Grupa 32 pilotów DOSAAF pod kierownictwem rekordzisty światowego — Mikołaja Gołowanowa dokonała na lekkich samolotach sportowych pokazu wyższego pilotażu.

Nad lotniskiem zapanowała niezwykła po warkocie dziesiątków silników cisza. Pojawiają się szybowce. Grupę szybowców prowadzi wielokrotna rekordzistka ZSRR Margareta Raceńska. Wykonały one kilka zwitek korkociągu i inne figury, demonstrując doskonałą technikę i precyzję lądowania.

W drugiej części pokazu lotniczego wzięli udział piloci wojskowi, demonstrując wspaniały kunszt lotniczy.

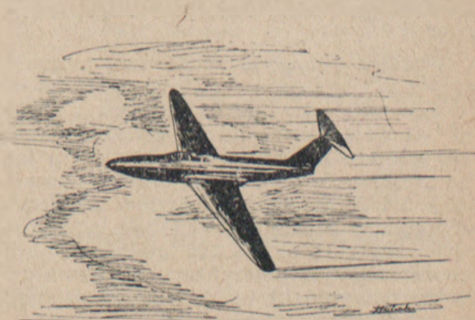
Piloci radzieccy pierwsi na świecie opanowali sztukę wyższego pilotażu na samolotach odrzutowych.

W powietrzu znajdują się samoloty odrzutowe konstrukcji Mikojana. Ich szybkość jest tak wielka, że trudno nawet śledzić wzrokiem przelot tych maszyn. Porywający widok sprawiały samoloty odrzutowe lecące sobie na spotkanie. Z ogromną szybkością zbliżały się ku sobie i rozchodziły się dwa klucze samolotów, wykonując jednocześnie pętle, świece i inne figury wyższego pilotażu. Następnie dwie grupy samolotów — myśliwców tej samej konstrukcji, po pięć i dziewięć samolotów w każdej grupie, wykonały zespołowy pilotaż. Burzliwymi, długotrwałymi oklaskami nagradzają zebrani lotników stalinowskich.

Nad lotniskiem przeleciały następnie eskadry samolotów wybitnych konstruktorów radzieckich — Tupolewa, Iliuszyna i Mikojana. Z wielkim zainteresowaniem podziwiali mieszkańcu Moskwy start i lądowanie śmigłowców konstrukcji Michała Milla. Śmigłowce te wznoszą się w powietrze bez rozbiegu i prostopadle lądują. Mogą one przez dłuższy czas utrzymywać się w powietrzu w jednym miejscu.

Święto lotnicze zakończone zostało tradycyjnym pokazem spadochronowym. Spadochroniarze wykonali m. in. grupowe skoki z opóźnionym otwarciem spadochronu. Następnie odbył się desant spadochronowy z samolotów transportowych. Niebo nad lotniskiem przedstawiało imponujący widok, gdy powoli setki sportowców spływały ku ziemi na wielobarwnych spadochronach.

Pokaz lotniczy dowiódł wysokiego kunsztu pilotów radzieckich, którzy doskonale opanowali potężną technikę lotniczą. Pokazy lotnicze stały się prawdziwym świętem narodu radzieckiego.



POZDRAWIAMY POTĘŻNE LOTNICTWO RADZIECKIE WIERNĄ STRAŻ POKOJU ŚWIATA!





PILOT LECH BANASIAK

Ma dopiero 21 lat, a wylatał już na samolotach przeszło 800 godzin. Kiedy pytamy go, jak do tego doszedł, odpowiada: **Zwyczajnie. Rozpocząłem tak, jak każdy chłopak czy dziewczyna — dzieci robotników, chłopów pracujących czy inteligencji, którym władza ludowa udostępniła w Polsce możność uprawiana sportu lotniczego. Po ukończeniu 16 lat zapisałem się w 1947 roku na kurs szybowcowy, który ukończyłem z II stopniem wyszkolenia szybowcowego.**

A potem? Potem Banasiak latał w swym macierzystym Poznańskim Aeroklubie Ligi Lotniczej, gdzie uzyskał III stopień wyszkolenia szybowcowego. W roku 1949 Leszek rozpoczął szkolenie silnikowe i odtąd „poczuł — jak sam mówi — większe serce" do samolotów. Latał dużo. Po ukończeniu sześciomiesięcznego kursu instruktorów silnikowych w CWL otrzymał w kwietniu 1951 roku uprawnienia instruktorskie i szkoli obecnie w klubie swych młodszych kolegów. Roboty jest wiele, ale Banasiak ma na swym koncie i inne osiągnięcia — chętnie bierze udział w różnego rodzaju akcjach Ligi Lotniczej.

W roku ubiegłym przebywał przeszło trzy i pół miesiąca na akcji opylania — zwalczania szkodników leśnych i stonki ziemniaczanej, gdzie wylatał około 120 godzin. Znany jest on poza tym jako „holownik". Znają go dobrze uczestnicy IX Krajowych Zawodów Szybowcowych, w czasie których holując „Muchy" wylatał około 100 godzin. Znają go szczególnie poznańscy szybownicy, których wyciągał już kilkadziesiąt razy z przygodnego terenu lądowania.

— Wyciąganie z terenu — opowiada **— jest ciekawsze, daje więcej emocji, no i doświadczenia. Najbardziej nudne jest chyba holowanie szybowców, nic mi ono nie daje.**

Lech Banasiak, syn robotnika kanalizacyjnego, tak jak przystało na ZMP-owca jest dobrym pilotem i dobrym instruktorem. Uczy innych i ciągle sam podwyższa swoje kwalifikacje.

(k)

BOHATER WALK O WOLNOŚĆ SZKOLI MŁODYCH PILOTÓW

Gdy dziś przebiegniemy myślą okres kilku lat od chwili zakończenia wojny, to ujrzymy, jak na przestrzeni tej rosły, rozwijały się i krzepły skrzydła Polski Ludowej.

Już dziś mamy wspaniałych dowódców, którzy nie tylko sami po mistrzowsku władają nowoczesnym sprzętem bojowym, ale potrafili wychować i wyszkolić całe zastępy wspaniałych polskich pilotów.

Niejeden z tych „starych" pilotów, uczestników walk z faszyzmem hitlerowskim, cofając się myślą wstecz przypomni sobie okres tworzenia się naszych jednostek lotniczych na gościnnej ziemi radzieckiej. Wspominać będzie radzieckich instruktorów i chwile, w których przy ich pomocy stawiał pierwsze kroki na lotniczej drodze.

Związek Radziecki wyposażył nowoformujące się jednostki Ludowego Lotnictwa Polskiego w nowoczesny sprzęt lotniczy i przydzielił do szkolenia naszych kadr lotniczych swoich doświadczonych oficerów.

Instruktorzy radzieccy wypełniając rozkaz towarzysza Stalina nie szczędzili swych wysiłków, aby wyszkolić i wychować Polaków na odważnych pilotów Ludowego Lotnictwa Polskiego.

Instruktorzy radzieccy nie tylko uczyli swych wychowanków trudnej sztuki latania, lecz uczyli ich również głębokiego patriotyzmu, umiłowania swej Ojczyzny Ludowej i nienawiści do wrogów ludu pracującego.

Oto jak wspomina te chwile oficer Lisiewicz, były pilot 2 Pułku Nocnych Bombowców:

„...Pamiętam, jak dziś, nieopisaną radość, jakiej doznałem w czasie swego pierwszego lotu samodzielnego, który wykonałem jeszcze nad lotniskiem w Grigoriewskoje. Spełniły się moje marzenia. Dumny byłem z tego, że zostałem pilotem i to pilotem bojowym.

Dumny byłem, że będę brał udział w walce o wyzwolenie Ojczyzny, że i ja przyczynię się do powstania nowej Polski sprawiedliwości społecznej, Ojczyzny, o której tak wiele opowiadali nam oficerowie polityczni."

...Pode mną lotnisko, a na nim koledzy i instruktor, który mnie szkolił. Jakże wdzięczny byłem temuż oficerowi bratniej Armii Radzieckiej, dzięki któremu mogłem spędzić chwilę w krainie marzeń.

To on mnie przecież nauczył latać, to dzięki niemu zostałem pilotem bojowym i będę mógł walczyć o wyzwolenie swojej Ojczyzny.

Dzięki wspaniałym instruktorom radzieckim, którzy nie szczędzili wysiłku, aby nas wyszkolić na bojowych pilotów, już po upływie kilku miesięcy byliśmy przygotowani do bojowych wylotów na pozycje hitlerowskie.

Radziecki instruktor rozumiał mnie w zupełności, moją tęsknotę za Ojczyzną, mój zapał do walki z wrogiem, moją gorącą wdzięczność, jaką mu wyrażałem za jego trud i poświęcenie.

Wkrótce marzenia, które snułem w Grigoriewskoje, stały się faktem dokonanym. Pod naporem bohaterskiej Armii Radzieckiej hitlerowcy cofali się na zachód. Wschodnie tereny Polski aż do linii Wisły zostały wyzwolone.

Drugi Pułk Nocnych Bombowców, w skład którego wchodziłem, wylądował na ojczystej ziemi. Wkrótce też, wspierając wojska naziemne w walce pod Warszawą, przeszedłem chrzest bojowy.

Od tej chwili wraz z nawigatorem radzieckim, oficerem Lisienką gromiliśmy wroga z powietrza. Kilkakrotnie hitlerowcy przerzchali na widok naszego samolotu."

Po zakończeniu wojny, oficer Lisiewicz nieustannie podnosił swój kunszt bojowy, coraz lepiej doskonalił się w sztuce latania, zdobywał kolejne sukcesy.

Dziś znany jest w jednostce jako doskonały wychowawca młodych kadr lotniczych Polski Ludowej.

Oficer Lisiewicz przekazuje dziś swe bogate doświadczenie swoim podwładnym podkreślając zawsze, że swe kwalifikacje zawdzięcza instruktorom radzieckim, którzy nie szczędzili trudu w jego szkoleniu.

Doświadczony dowódca i wychowawca uczy podwładnych własnym przykładem wzorowego wykonywania obowiązków służbowych. Wielką wagę przywiązuje oficer Lisiewicz do przygotowania naziemnego pilotów.

W nieustannej trosce o stały wzrost kwalifikacji fachowych swych podwładnych oficer Lisiewicz wiele uwagi poświęca pracy personelu technicznego. Szkolenie mechaników silnikowych odbywa się tu systematycznie i przebiega na wysokim poziomie, czego rezultatem są dobrze przygotowane do lotów samoloty.

W ostatnim okresie pododdział, w którym pełni służbę oficer Lisiewicz, osiągnął bardzo dobre wyniki w strzelaniu, co jest najlepszym dowodem skutecznej metody szkoleniowej stosowanej przez oficera Lisiewicza.

Czerpiąc z bogatych tradycji bojowych nieustraszonych sokołów stalinowskich oficer Lisiewicz wychowuje swych podwładnych w duchu nieustannej wierności przysiędze wojskowej, oddania naszej partii i rządowi ludowemu, w duchu niezłomnej przyjaźni z bratnią nam Armią Radziecką.

A. SPYTEK

Oficer Lisiewicz przy swym samolocie bojowym.



Z LOTU PTAKA

ZNÓW NOWY REKORD WANDY SZEMPLIŃSKIEJ

W dniu 27 lipca br. pilotka Aeroklubu Warszawskiego — **Wanda Szemplińska**, startując na szybowcu **„Mucha"** dokonała próby pobicia kobiecego rekordu krajowego i międzynarodowego w szybkości przelotu po trasie trójkąta 100 km. W próbie tej Szemplińska wykonała przelot po tej samej trasie, na której przed paroma tygodniami osiągnęła rekordowy wyczyn w szybkości przelotu na szybowcu dwumiejscowym, zatwierdzony przez FAI z wynikiem 57,833 km/godz.

Tym razem pilotka uzyskała szybkość około 53 km/godz. (oficjalne obliczenie nie zostało jeszcze przeprowadzone), która stanowi wynik lepszy od dotychczasowego kobiecego rekordu krajowego i międzynarodowego, należącego z szybkością 50 km/godz. do Ireny Kempówny i ustanowionego w roku 1949 na szybowcu „Sęp" podczas Zawodów Państw Demokracji Ludowej na Żarze.

Wyczyn Szemplińskiej zostanie zgłoszony do zatwierdzenia Komisji Sportowej ARP i FAI.

Jest godne podkreślenia, że w przeddzień uzyskania wyczynu pilotka Szemplińska wykonała, również na „Musze", lot treningowy po tej samej trasie trójkąta i osiągnęła w nim doskonałą szybkość 70 km/godz. Wynik ten nie może być jednak zgłoszony jako próba rekordu, gdyż lot nie był kontrolowany według obowiązujących regulaminów przez komisarzy sportowych.

Oba piękne wyniki dni 26 i 27 lipca, jak również poprzednie — ustanowione w czerwcu — rekordy Szemplińskiej, świadczą o dużych możliwościach tej młodej pilotki, specjalizującej się ostatnio w lotach szybkościowych. Pozwalają one mieć nadzieję, że nie są to „ostatnie słowa" sympatycznej Wandzi w bieżącym sezonie i że do końca roku zdoła ona jeszcze powtórzyć swe 70 km/godz — już formalnie, w obecności komisarzy sportowych.

Życzymy jej tego gorąco.

Z ostatniej chwili

I KRAJOWE ZAWODY SPADOCHRONOWE LL

W chwili gdy ten numer SiM-u dociera do rąk Czytelnika, w Warszawie na aeroklubowym lotnisku Gocław dobiegają końca I Krajowe Zawody Spadochronowe Ligi Lotniczej. Planowane początkowo na drugą połowę czerwca, zawody te zorganizowane zostały ostatecznie w terminie od 1 do 10 sierpnia br, przy czy otwarcie zawodów nastąpiło w niedzielę 3 bm, a dni 1 i 2 sierpnia przeznaczone były na skoki zapoznawcze i treningowe zawodników.

Zanim będziemy mogli podzielić się z Czytelnikami wynikami zawodów i reportażami z ich przebiegu, pragniemy przypomnieć, że zawody rozgrywane były w konkurencji indywidualnej, w trzech zasadniczych próbach:

1. skoki z wysokości 1 200 m
2. „ „ 600 m
3. „ „ 400 m

W każdym rodzaju tych skoków punktowane były styl skoku, dokładność wytrzymania opóźnienia otwarcia spadochronu (różna dla każdej wysokości) i celność lądowania w wyznaczonym kole o średnicy: 200 m — dla 1 200 m wysokości skoku, 150 m — dla 600 m wysokości skoku i 100 m — dla 400 m wysokości skoku.

Oprócz tego w niektórych próbach oceniane były również w punktacji elementy ogólnej sprawności zawodnika, jak: celność rzutu granatem z lotu na spadochronie, czas dobiegu do wyznaczonej mety z miejsca lądowania i czas prawidłowego polowego zwinięcia spadochronu po wylądowaniu.

Zawody miały niezwykle ciekawy przebieg, gdyż na starcie stanęli najlepsi spośród naszych młodych, całkowicie w Polsce Ludowej wyszkolonych skoczków spadochronowych, którzy reprezentowali wszystkie okręgi Ligi Lotniczej. Z uwagi na to, że cała sportowa walka zawodników o tytuł zwycięzcy rozgrywała się od początku do końca na oczach widzów, impreza cieszyła się dużym zainteresowaniem publiczności, która mogła przeżywać emocje skoków prawie na równi z zawodnikami.

Szczegółowe wrażenia z zawodów podamy w następnych numerach.

ter.

REKORDOWY WYNIK MODELARZA KRAKOWSKIEGO

W Krakowie w ubiegłym miesiącu inż. Henryk Bazylewicz osiągnął doskonały wynik, startując do lotów próbnych z modelem na uwięzi własnej konstrukcji, o pojemności silniczka do 5 cm³.

Model inż. Bazylewicza osiągnął szybkość ponad 100 km/godz. Wynik ten jest znacznie lepszy od dotychczasowego rekordu krajowego w tej kategorii modeli, który wynosi 75 km na godzinę. Godnym podkreślenia jest fakt, że szybkość tę osiągnął model nie szybkościowy lecz akrobacyjny. Konstruktor modelu zapowiedział osiągnięcie w najbliższym czasie jeszcze lepszego wyniku. **(rb).**

PILOCI OSTROWSKIEGO ALL ZDOBYWAJĄ REKORDY

Na zebraniu Koła ZMP przy Ostrowskim ALL, poświęconym omówieniu prac związanych ze Zlotem, szereg pilotów podjęło śmiałe zobowiązania. Między innymi piloci Stanisław Cnotliwy i Roman Zydorczak zobowiązali się dokonać lotu docelowego na trasie 500 km.

W przeddzień Zlotu Młodych Przodowników, wymienieni piloci wykonali swoje zobowiązania, przelatując na „Muchach" trasę wynoszącą 508 km: Leszno Wlkp. — Tomaszów Lubelski z szybkością 78,5 km/godz. Przelotem tym uzyskali oni po dwa diamenty do złotej odznaki szybowcowej.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że Ostrowski ALL, który w ubiegłym roku uzyskał w punktacji ogólnopolskiej pierwsze miejsce, również w roku bieżącym posiada dość poważne wyniki swej pracy, jak np. uzyskanie trzech złotych odznak szybowcowych i siedmiu diamentów. Ponadto Aeroklub ten po raz pierwszy w Polsce zainicjował szkolenie kandydatów na pilotów szybowcowych bez odrywania ich od pracy i nauki, w wyniku czego grupa wyszkolonych w Aeroklubie pilotów II stopnia z końcem września br uzyska III stopień.

Dotychczasowe osiągnięcia Aeroklubu i zapał poszczególnych pilotów utwierdzają nas w przekonaniu, że w roku bieżącym utrzymamy się również na przodującym miejscu w Polsce.

Zbigniew Kwaśniewski

MISTRZOSTWA AEROKLUBU MOSKIEWSKIEGO

W aeroklubie moskiewskim zakończyły się niedawno mistrzostwa wewnątrzklubowe pilotów silnikowych, w których brali udział niemal wszyscy piloci i pilotki aeroklubu. Tytuł mistrza klubu na rok 1952 zdobył znany i popularny wśród moskwiczan instruktor Mikołaj Stiepanow.

(ld).



W dniu 19 lipca br. Związek Młodzieży Polskiej objął szefostwo nad Wojskami Lotniczymi. Na zdjęciu: fragment z sali obrad Plenum ZG ZMP — delegacja harcerzy wita zebranych.

Foto CAF

ZE ŚWIATA

„DZIWNA" KARIERA GENERAŁA RUDLA

Było to w roku 1942, w okresie sławetnej „Bitwy o Wielką Brytanię". W Berlinie ukazał się kolejny numer hitlerowskiego czasopisma lotniczego „Der Adler". Na okładce zamieszczono zdjęcie jednego z „wybitnych" pilotów Luftwaffe, niejakiego pułkownika Hansa Ulricha Rudla. Podpis pod zdjęciem brzmiał mniej więcej tak: „Zasłużony pilot myśliwski, bohater wypraw naszych eskadr nad Anglię".

I oto minęło dziesięć lat. Rok 1952, Londyn. Na półkach księgarskich ukazuje się książka... Hansa Ulricha Rudla pod tytułem „The Stuka Pilot" (Pilot Stukasa), zawierająca wspomnienia pana generała z jego walk powietrznych nad Anglią i na froncie wschodnim. Cóż, pan generał Rudel jest dziś jednym z głównych organizatorów lotnictwa amerykańsko-hitlerowskiego w Trizonii, pan generał ma doświadczenia, pan generał jest dziś ważny... Swój wśród swoich, można powiedzieć.

O tym, że Rudel osłaniał w czasie wojny hitlerowskie bombowce bombardujące Londyn, Coventry i Dover — ani słowem nie wspomniała reakcyjna prasa reklamująca krzykliwie książkę Rudla. Prości Anglicy natomiast wiedzą o tym doskonale. Gdyby zapomnieli, przypomni im o tym niezwłocznie warkot amerykańskich samolotów, latających przecież w tym samym celu, co i hitlerowskie, przypomną im o tym napady i bijatyki urządzane przez lotników amerykańskich, służących przecież tym samym panom, co i piloci Luftwaffe.

Nic dziwnego, że w całej Anglii coraz bardziej narasta fala protestów przeciw amerykańskiej okupacji oraz odbudowie lotnictwa i armii hitlerowskiej. Wielkie wiece protestacyjne odbyły się ostatnio w Norfolkstone, Suffolk, Beavertown i w innych miejscowościach, w których znajdują się bazy amerykańskie. Rośnie opór narodu brytyjskiego przeciw przyjaciołom, mocodawcom i sługusom faszystowskiego bandyty powietrznego i wszystkim jego kamratom. (w)

PIERWSZE WYNIKI Z MADRYTU

Angielska prasa lotnicza przyniosła pierwsze wiadomości z międzynarodowych zawodów szybowcowych, organizowanych pod czułą opieką kata ludu hiszpańskiego — Franco.

Jak wynika z doniesień angielskich korespondentów, aerokluby państw kapitalistycznych wysłały do Madrytu swoich najlepszych zawodników. Stany Zjednoczone reprezentują w Madrycie, między innymi Johnson i MacCready. Szwajcarię -- Nietlispach i Gehriger, Francję — rekordzista światowy Branswyck, a Niemcy — sławetna Hanna Reitsch.

Pierwszy dzień zawodów, w czasie którego odbyła się konkurencja przelotu otwartego, przyniósł bardzo skromne wyniki. Najlepszy wynik, który osiągnął młody, 19-letni Francuz Pierre wyniósł 300 kilometrów. Drugie miejsce zajął Belg Gildemyn (na „Sohaju" — 294 km), trzecie — Anglik Forbes (260 km). Posiadacz światowego rekordu w przelocie otwartym, Amerykanin Johnson latał na „Żurawiu" produkcji hiszpańskiej i nie zajął nawet... punktowanego miejsca. Komentatorzy tłumaczą to tym, że Johnson nie miał własnego szybowca RJ-5.

Nie sposób przy tym nie wspomnieć z dumą, że nasz krajowy rekord przelotu otwartego jest prawie... dwa razy wyższy od najlepszego wyniku osiągniętego przez najwybitniejszych asów kapitalistycznego lotnictwa sportowego, na gwałt ściągniętych do Madrytu.

Według nadchodzących wiadomości dotychczasowa kolejność zawodników przedstawia się następująco:

1. Pierre (Francja), 2. Wills (Anglia), 3. Ordelman (Holandia), 4. Forbes (Anglia), 5. Cuadrado (Argentyna), 6. Gehriger (Szwajcaria), 7. Ara (Hiszpania), 8. MacCready (USA), 9. Stephenson (Anglia), 10. Gildemyn (Belgia), 11. Kuhn (Szwajcaria), 12. Ortner (Argentyna), 13. Welch (Anglia), 14. Haase (Niemcy zach.). Reszta miejsc niepunktowana. Najlepszy zawodnik 2 624 punkty, najgorszy — 1 772.

W dwumiejscówkach: 1. Juez (Hiszpania), 2. Beuby (USA), 3. Rasmussen (Dania), 4. Hanna Reitsch (Niemcy zach.), 5. Mantelli (Włochy). Najlepszy zawodnik — 2 617 punktów, najgorszy — 2 019.

W miarę uzyskania dalszych wyników będziemy o nich informować naszych czytelników na łamach SIM-u. (wg)

BOHATERSKI PILOT MYŚLIWSKI TIMUR FRUNZE

(WSPOMNIENIA OFICERA RADZIECKIEGO)

Każdy, kto po raz pierwszy przyjedzie do naszej jednostki, odwiedza gabinet pracy polityczno-oświatowej pierwszego pododdziału, w którym znajdują się pamiątki z życia i walk bohaterskiego pilota Timura Frunze.

Przed nami znajdują się dokumenty, fotografie, mówiące o bohaterze, jego kolegach i dowódcach. Życie Timura Frunze, to przykład bohaterskiej służby i oddania Ojczyźnie.

Timur urodził się w roku 1923. Już w latach młodzieńczych marzył o tym, aby stać się pilotem, oficerem Armii Radzieckiej. Ukończywszy szkołę średnią Timur wstępuje do szkoły lotniczej, gdzie oddaje wszystkie swe siły zgłębieniu lotniczego mistrzostwa. Instruktor szkoły, starszy lejtnant Niemikin tak o tym wspomina:

„Timur Frunze odznaczał się niezwykłą pamięcią i umiejętnością szybkiego i prawidłowego opanowania najtrudniejszych nawet zagadnień teoretycznych. Umiał również łączyć teorię z praktyką. Nie spotkałem jeszcze człowieka w tym wieku, aby tak uporczywie pracował nad swym ogólnym rozwojem..."

Wśród wielu dokumentów charakteryzujących jego wielki pęd do wiedzy znajduje się notatka bibliotekarza szkoły, tow. Świszczewa. W notatce tej mowa jest o tym, że Timur Frunze wiele czytał. Ze wszystkich dziedzin: studiowania historii WKP(b), wyszkolenia bojowego i politycznego, regulaminów i instrukcji, techniki pilotażu — Timur miał zawsze bardzo dobre oceny.

Związek Radziecki przeżywał groźne dni Wielkiej Wojny Narodowej. Ukochany Wódz, towarzysz Stalin, wezwał naród radziecki do skupienia się wokół partii bolszewickiej i rządu radzieckiego, do oddania wszystkich sił w celu zwycięstwa nad wrogiem.

Timur Frunze chciał jak najszybciej dostać się na front i dlatego szczególnie doskonalił swe mistrzostwo lotnicze. Przed ukończeniem szkoły zdawał egzamin przed doświadczonym lotnikiem, który stwierdził, że uczeń opanował wzorowo technikę pilotażu. Timur Frunze przybył do nas ze szkoły we wrześniu 1941 r. Pododdział nasz otrzymał wtedy nowy sprzęt i przygotowywaliśmy się do odlotu na front. Nowego samolotu Timur dotychczas nie znał, lecz szybko nauczył się władać maszyną, nie gorzej od doświadczonych pilotów.

Jednostka nasza przebazowała się w rejon Starej Russi, gdzie w tym czasie trwały zacięte walki z hitlerowskim najeźdźcą. Myśliwce nasze miały „pełne ręce roboty".

Timur Frunze ochraniał z powietrza lotnisko.

19 lutego 1942 r. Timur otrzymał zadanie: wraz z pilotem Szutowym ochraniać jednostkę z powietrza.

W parę minut po wylocie para „Jaków" napotkała na kilkadziesiąt samolotów hitlerowskich.

Siły był nierówne: dwa radzieckie myśliwce przeciwko trzydziestu ośmiu samolotom przeciwnika. Jednakże odważni patrioci wiedzieli, że walczy się nie ilością, a umiejętnością.



Radzieckie myśliwce spowodowały rozbicie szyków hitlerowskich samolotów, a rezultatem pierwszego ataku były dwa zestrzelone bombowce.

Nieprzyjaciel zaczął w panice uwalniać się od bomb nad terytorium zajętym przez własne wojska i rzucił się do ucieczki. W tym momencie pojawiły się jednakże i faszystowskie myśliwce.

Rozgorzała zacięta walka powietrzna. Faszyści zestrzelili samolot Szutowa. Frunze, chociaż miał przeciwko sobie przeważające siły wroga, walczył skutecznie zestrzeliwując jedną maszynę i śmiało atakując drugą. W jego działaniach widać było wielkie mistrzostwo prowadzenia walki powietrznej i odwagę. Któż mógł wówczas przypuszczać, że odważny pilot, który tak śmiało atakował nieprzyjacielskie samoloty, ma dopiero dziewiętnaście lat i jest na froncie raptem dwa miesiące! Timur Frunze wyszedł zwycięsko z tej walki. Pokonani faszyści rzucili się do ucieczki.

* * *

Timur Frunze zginął później w czasie walki powietrznej, ale swą śmiercią zadokumentował bezgraniczną miłość Ojczyzny, swego narodu i towarzysza Stalina.

Rozporządzeniem Prezydium Rady Najwyższej Związku Radzieckiego przyznano lejtnantowi Timurowi Frunze pośmiertnie tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

Lotnicy radzieccy strzegą i pomnażają tradycje bojowe jednostki, w której pełnił służbę Timur Frunze. Rośnie w jednostce liczba przodowników i przodujących załóg. W pododdziałach jednostki systematycznie przeprowadza się gawędy, wykłady i wieczory poświęcone bohaterskim walkom lotników radzieckich. Lotnicy radzieccy wzmacniają nieustannie wojskową dyscyplinę — walczą o nowe sukcesy w wyszkoleniu bojowym i politycznym.

POZNAJEMY LOTNICTWO WOJSKOWE

Lotnictwo wojskowe przeszło przez okres swego 35-letniego istnienia wielką drogę rozwoju. Rozwój ten zarówno pod względem konstrukcji samolotów, jak i osiągów, poczynił milowe kroki. Jeszcze w roku 1918 szybkość samolotu dochodząca do 150 km/godz robiła na ludziach olbrzymie wrażenie — dziś szybkość samolotów odrzutowych przekracza prędkość dźwięku.

Zamieszczona poniżej tabela porównawcza ilustruje najlepiej postęp w rozwoju lotnictwa wojskowego, począwszy od 1918 r. do chwili obecnej.

TABELA PORÓWNAWCZA OSIĄGÓW SAMOLOTÓW WOJSKOWYCH

	1918 r.	1939 r.	obecnie
szybkość samolotu	100—150 km/godz	350—450 km/godz	ponad 1 000 km/godz
pułap (najwyższa osiągalna wysokość)	3000 m	7000 m	15000
zasięg działania	200 km	600 — 1 000 km	ponad 5 000 km
udźwig bomb	500 kg	1 000 — 2 000 kg	ponad 6 000 kg

W wyniku pierwszej wojny światowej lotnictwo wojskowe wyodrębniło się i podzieliło na trzy rodzaje: obserwacyjne, myśliwskie i niszczycielskie. Od tego jednak czasu wiele się zmieniło. Stalinowska nauka wojenna postawiła przed lotnictwem różnorodne zadania, stąd też obecnie lotnictwo wojskowe podzielono ze względu na jego przeznaczenie na pięć zasadniczych rodzajów, a to na lotnictwo: **myśliwskie, szturmowe, bombowe, rozpoznawcze i specjalne.** Zajmijmy się poszczególnymi rodzajami.

LOTNICTWO MYŚLIWSKIE

Lotnictwo myśliwskie posiada w swym wyposażeniu przeważnie jednoosobowe samoloty myśliwskie. Służą one przede wszystkim do działań zaczepno-odpornych w powietrzu. Posiadając silnik o dużej mocy, zwarte kształty i specjalne, silne uzbrojenie, jak karabiny maszynowe, działka szybkostrzelne, rakiety i nawet lekkie bomby, samolot myśliwski wyróżnia się szybkością i zwinnością w powietrzu, które to cechy ułatwiają mu nie tylko natarcie, ale i wyjście poza obręb ognia nieprzyjaciela. Obok walki samodzielnej prowadzonej zarówno w ataku, jak i obronie, samoloty myśliwskie używane są do osłony samolotów szturmowych i bombowych. Mogą one także atakować cele naziemne, jak również wykonywać rozpoznanie wzrokowe i fotograficzne.

W czasie minionej wojny zasłużoną sławę zdobyły sobie radzieckie samoloty myśliwskie: Jaki, Migi i Łaggi konstrukcji twórców najlepszych na świecie samolotów — Jakowlewa, Mikojana i Guriewicza oraz Ławoczkina. Poznajmy niektóre z nich:

„Jak-1". Samolot konstrukcji mieszanej. Kabina pilota opancerzona. Silnik M-105 o mocy 1 100 KM. Uzbrojenie: 1 działko i dwa karabiny maszynowe nad silnikiem. „Jak-1" był wyposażony w 6 rakiet. Wymiary samolotu: rozpiętość 10 m, długość 8,5 m, szybkość maksymalna na wysokości 5 000 m — 536 km/godz.

„Jak-9". Wprowadzony został do walki pod koniec 1942 roku w decydującym momencie bitwy pod Stalingradem. W ciągu wojny wykazał swą bezwzględną wyższość nad hitlerowskimi myśliwcami typu „Me-109" i „FW-190". Konstrukcją przypominał „Jaka-1". Posiadał jedynie odmienny kształt kabiny, umożliwiającej pilotowi obserwację od tyłu. Uzbrojenie jego było rozmaite, zależnie od przeznaczenia. Wersja „Jak-9" przeznaczona była do ataków szturmowych, a specjalnie do zwalczania hitlerowskich czołgów. „Jak-9" rozwijał szybkość 590 km/godz. Zasięg wynosił 1 040 km.

Samoloty „Jak-1" i „Jak-9" wchodziły w okresie minionej wojny w skład wyposażenia 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa".

Oprócz wyżej wymienionych znane są jeszcze inne typy myśliwców radzieckich, które brały udział w ostatniej wojnie, a to **„MiG-1", „MiG-3" i inne.** Obecnie lotnictwo myśliwskie wyposażone jest w samoloty o napędzie odrzutowym.

Jakie więc zadania ma do wykonania lotnictwo myśliwskie? Przede wszystkim — obronę własnych sił naziemnych oraz morskich od napadu nieprzyjaciela. Dalej — wspierania działań bojowych wojsk własnych oraz osłonę działań bojowych lotnictwa szturmowego i bombowego. W celu zdobycia panowania w powietrzu lotnictwo myśliwskie niszczy w walkach powietrznych i na lotniskach siły powietrzne nieprzyjaciela. Oprócz tego może ono być również użyte do innych zadań, np. do rozpoznania.

LOTNICTWO SZTURMOWE

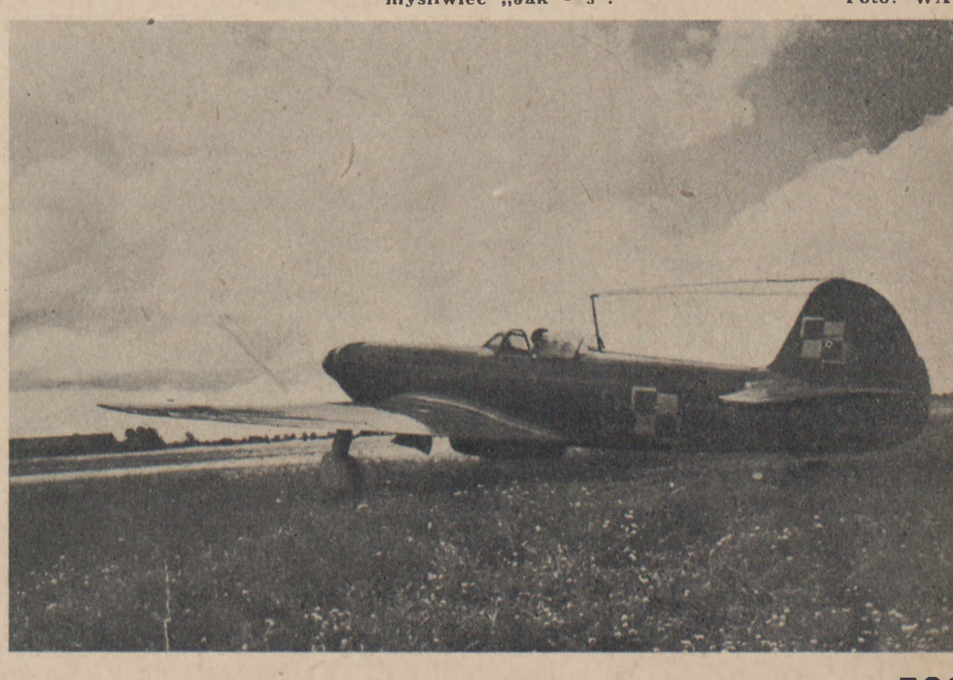
Lotnictwo szturmowe jest młodszym rodzajem w lotnictwie — zostało po raz pierwszy zastosowane w Związku Radzieckim. Posiada w swym wyposażeniu samoloty szturmowe jedno- i dwuosobowe (pilot i radiotelegrafista — strzelec pokładowy). Służą one przede wszystkim do ataków z lotu koszącego, dochodzących do 25 m wysokości od ziemi. Podobnie jak myśliwiec, szturmowiec posiada zwarte kształty, silne opancerzenie i uzbrojenie w postaci działek, karabinów maszynowych i bomb.

Lot koszący jest najczęściej stosowaną przez samolot szturmowy formą walki — umożliwia on bowiem zaskoczenie nieprzyjaciela na ziemi i zwiększa celność bombardowania. Wywiera także demoralizujący wpływ — sieje popłoch i panikę w szeregach wojsk wroga. W Związku Radzieckim w latach 1942—1944 specjalne pułki szturmowe wspierają zarówno działania wojsk własnych, jak i przeprowadzają operacje na zapleczu nieprzyjaciela, sięgającym nawet do 300 km w głąb od linii frontu.

Najlepszym tego rodzaju samolotem świata był w czasie ostatniej wojny **„Ił-2",** konstrukcji słynnego radzieckiego inżyniera Sergiusza Iliuszyna. Samolot ten ze względu na silne uzbrojenie i opancerzenie nazwano „latającym czołgiem". Hitlerowcy nazwali „Iła" „czarną śmiercią". Budził on bowiem grozę i siał popłoch w szeregach faszystów, niosąc im śmierć i zniszczenie. Bardzo silne opancerzenie pozwalało „Iłom" na przeprowadzanie kilkakrotnych ataków, bez względu na obronę lotniczą, aż do zniszczenia celu. Szybkostrzelne działką umożliwiły zwalczanie czołgów hitlerowskich. Ponadto „Ił" dysponował pociskami rakietowymi, których zabierał 8 sztuk po 25 kg każdy. Samolot ten był budowany w wersji jedno- i dwumiejscowej. Pod koniec wojny ukazał się nad polem walki **„Ił-10",** dalsza, lepsza wersja „Iła-2".

(d. c. n.) **(K)**

Lotnictwo myśliwskie Polski Ludowej — to groźna, nowoczesna broń. Na zdjęciu — myśliwiec „Jak - 9". Foto: WAF



CENTRALNA WYSTAWA LOTNICZA NA WYBRZEŻU KOŚCIUSZKOWSKIM

Centralna Wystawa Lotnicza zorganizowana w Warszawie w dniach od 15 do 25 lipca z okazji Zlotu Młodych Przodowników, cieszyła się ogromnym i zasłużonym powodzeniem. Wystawa obrazowała olbrzymi dorobek lotnictwa sportowego na przestrzeni ośmiu dzielących nas od wyzwolenia lat.

*

Już z daleka widać powiewającą na wysokim maszcie niebieską flagę Ligi Lotniczej. Poprzez falujący tłum młodzieży dostrzegamy sylwetki samolotów i szybowców.

Jako pierwsze z eksponatów zwracają na siebie uwagę duże, w skali 1:10 modele samolotów i szybowców: „Zucha-1", „Junaka", „Jaka-18", „Pegaza" i „Kaczki". Dalej widać rząd szybowców od szkolnych począwszy, a na wyczynowych i doświadczalnych skończywszy. Pierwszy z nich, szybowiec IS-3 „ABC" konstrukcji inżynierów R. Matza i R. Zatwarnickiego, znany jest jako bardzo udany typ przeznaczony do szkolenia metodą samodzielną. Dalej widoczna „Salamandra", zrekonstruowana z jednego przedwojennego egzemplarza konstrukcji inż. Czerwińskiego. Jest to szybowiec przejściowy, masowo używany w naszych szkołach ślizgowych. Szary, długoskrzydły „Komar-48" zbudowany w roku 1948 na wzór przedwojennego „Komara" konstrukcji inż. Kocjana, to również maszyna przejściowa. Dalej widzimy naszą popularną wyczynówkę „Muchę". Konstruktorzy jej to inżynierowie Irena Kaniewska i Tadeusz Kostia, laureaci państwowej nagrody zespołowej III stopnia na rok 1952. Na tym typie szybowca nasi piloci pobili w ciągu ostatnich kilku lat cały szereg krajowych i międzynarodowych rekordów. Następny szybowiec — to nasza pierwsza powojenna konstrukcja IS-1 „Sęp". Na nim to w latach 1947—49 startowali nasi czołowi zawodnicy w krajowych i międzynarodowych zawodach, zajmując pierwsze miejsce. Obok „dziadusia" - „Sępa", widzimy nowego, pięknego, akrobacyjnego „Jastrzębia". Szybowiec ten, konstrukcji inż. Niespała — laureata państwowej nagrody zespołowej III stopnia na rok 1952, przeznaczony jest do szkolenia i treningu w pełnej akrobacji i jest jedynym szybowcem na świecie, posiadającym nieograniczoną praktycznie szybkość nurkowania.

Dalej widzimy prototypy naszych najnowszych szybowców: „Jaskółki" i „Bociana". Pierwszy z nich, to nowoczesny, wysokowyczynowy szybowiec konstrukcji laureatów państwowej nagrody zespołowej III stopnia na rok 1952 — inżynierów Nowakowskiego i Sandauera, przeznaczony do wykonywania długich przelotów, lotów chmurowych i długotrwałych oraz podstawowej akrobacji. Drugi „Bocian", to nasza pierwsza powojenna, uniwersalna dwumiejscówka. Jej przeznaczeniem są loty szkolne metodą dwusterową, jak również wszelkiego rodzaju wyczyny, w najczęściej spotykanych w Polsce warunkach meteorologicznych. Przyczajony za „Bocianem" maleńki czerwony szybowiec — to doświadczalna bezogonówka „Nietoperz", konstrukcji inż.inż. Sandauera i Nowakowskiego. Obok „Nietoperza" widzimy „tyłem latającą" „Kaczkę" konstrukcji inżynierów Kaniewskiej i Kostii, zbudowaną również w celach doświadczalnych.

Przejście pomiędzy szybowcem i maszynami silnikowymi, stanowi motoszybowiec „Pegaz" konstrukcji inż. Tadeusza Chylińskiego. Maszyna ta, zaopatrzona w 32-konny silniczek krajowej produkcji, stanowi bardzo udany w swojej klasie typ. Obok „Pegaza" widzimy prototyp samolotu „Junak", konstrukcji laureata państwowej nagrody II stopnia na rok 1952 inż. Sołtyka, zbudowany w Lotniczych Warsztatach Doświadczalnych. Tuż za „Junakiem" znajduje się jego ulepszona wersja — samolot sportowy „Zuch-2", przeznaczony do szkolenia i treningu w pełnej akrobacji. Dalej — mały, dwumiejscowy samolot szkolno-turystyczny — „Żak", a obok niego przeznaczony do turystyki i do tak zwanej „małej komunikacji", samolot „Szpak-4T". Obok widzimy nasze dobre znajome — samoloty CSS-13, w normalnej i sanitarnej wersji. Poza samolotami i szybowcami na wystawie widzimy przekrój silnika lotniczego M-11-D, polskie spadochrony: LL-8 i SP-1, oraz szereg plansz i wykresów obrazujących rozwój polskiego lotnictwa sportowego i komunikacyjnego.

Ogólnie, wystawa przedstawiała cały nasz dorobek konstrukcyjny i skutecznie propagowała lotnictwo wśród delegatów na Zlot i mieszkańców Warszawy; cieszyła się ona wielką frekwencją. Organizatorom Centralnej Wystawy Lotniczej na Wybrzeżu Kościuszkowskim w Warszawie należy się pochwała. Dobra robota propagandowa.

ZET

Wystawa warszawska zgromadziła wszystkie typy naszych szybowców (łącznie z „Jaskółką" i „Bocianem") oraz wiele samolotów. Estetyczne tablice informowały widzów o przeznaczeniu i właściwościach każdej maszyny.

Foto: LL — Koszewski



JEST wysoki, postawny, ma bujną blond czuprynę, niebieskie, jasne oczy szybownika i taki sam jasny pogodny uśmiech. Zwłaszcza ten uśmiech, który towarzyszy każdemu — nawet najtrudniejszemu przedsięwzięciu i który zawsze jest pełen entuzjazmu, a przy tym ma cenną właściwość łatwego udzielania się innym — to chyba jedna z głównych tajemnic sukcesów Józka. Bo Józek, pomimo że młody, ma doświadczenie starego praktyka, a ponieważ nie brak mu energii, przedsiębiorczości i zapału w pracy dla szybownictwa, więc też jego zamierzenia są planowe i śmiałe, a w ich konsekwentnym realizowaniu nie zna co trud, przeciwność, czy zmęczenie

Tę krótką charakterystykę podajemy dla najmłodszych szybowników, bo ze starszych — któż nie zna Józka Dankowskiego? Widywaliśmy go przecież na Żarze, gdzie zdobywał kwalifikacje wyczynowca, widywaliśmy go później na zawodach szybowcowych i silnikowych, potem w pracy — już jako instruktora jego macierzystego Aeroklubu Kujawskiego, gdzie z doskonałymi wynikami szkolił swych młodszych kolegów. A teraz — teraz widzimy go w równie owocnej pracy Kierownika Wyszkolenia Szybowcowego Ośrodka Wyczynowego Lisie Kąty.

Gdy w koleżeńskiej rozmowie pytamy go właśnie o dotychczasowe osiągnięcia ośrodka w bieżącym sezonie, Józkowi iskrzą się oczy. Można w nich bez trudu wyczytać jak bardzo Dankowski żyje swą umiłowaną pracą, jak bardzo leżą mu na sercu zadania jego szkoły. Szpera pośpiesznie w grubym notesie i po chwili odpowiada z uśmiechem uzasadnionej dumy:

16 przelotów ponad 300 km, w czym większość docelowych;

14 warunków do Złotej Odznaki Szybowcowej, w czym kilka dopełniających;

9 diamentów za 300 km przeloty docelowe;

2 nowe rekordy krajowe, a oprócz tego kilka trudnych przelotów docelowo-powrotnych, kilka po trasie trójkąta i 5 długich przelotów raidowych na łączną sumę 3489 km, w których zaoszczędzono ponad 30 godzin lotów silnikowych.

* * *

Do najbogatszych w emocje, a równocześnie i w osiągnięcia dni pracy Lisich Kątów, należały dotąd 7 i 8 lipca. W poniedziałek, siódmego, komunikat meteo mówił:

Dość pogodnie, chmury niskie Cu o podstawie 800—1000 m, chmury średnie Ci i Ac. Widzialność 10—20 km, wiatry górne 360° — 20° o prędkości 20 — 30 km/godz. Równowaga słabo chwiejna, w ciągu dnia umiarkowana. Izoterma zerowa na wysokości 3500 m.

Nie były to nadzwyczajne warunki, skusiły jednak pilotkę **Ewę Nechay z Krakowskiego ALL, Mariana Gorzelaka z Aeroklubu Wrocławskiego i Henryka Zydorczaka z Ostrowskiego ALL do podjęcia przelotów docelowych do odległych o 320 km Mirosławic za Wrocławiem. Pilotka Nechay zgłosiła przy tym próbę pobicia kobiecego rekordu krajowego.**

Wystartowali po godzinie 11 i wkrótce zginęli z oczu na horyzoncie. Odlecieli razem, w drobnych odstępach czasu, prawie że zespołem. Tymczasem na lotnisku nadal ruch. Dankowski, jak



Przy omawianiu trasy przelotu — piloci: Złamaniec z Rzeszowa, Gudz z Krosna i Przepiura z Rzeszowa. Foto: LL.

W LISICH KĄTACH WYCZYNY PADAJĄ JAK DESZCZ

troskliwy ojciec, wysyła na 60 kilometrowy docel do Fordonu swych młodszych gości szkoły — pilotów III stopnia, którym do Srebrnej Odznaki brak przelotu. Wychodzą kolejno w powietrze Utkiewicz z Olsztyna, Niedziela z Bielska, Grabowski z Krakowa, Dorosiewicz z Gdańska i Leszek Nowicki ze Szczecina. Ten ostatni ma za zadanie wykonać warunek czasowy i wysokościowy do Srebrnej Odznaki.

Pierwsza wiadomość przychodzi z Fordonu: wszyscy siedzą na lotnisku docelowym. Są więc cztery nowe Srebrne Odznaki, które można zapisać do grubego, sfatygowanego notesu Kierownika Wyszkolenia, na konto kolejnego dorobku Lisich Kątów. W chwilę potem ląduje Nowicki. I on też jest szczęśliwy: latał ponad 5 godzin i uzyskał przy tym ponad 1000 m przewyższenia. Najradośniejszą jednak wiadomość przynosi wieczorny telefon z Wrocławia: **cały zespół — dwóch szybowników i jedna szybowniczka osiągnęli punkt docelowy! Efekt: nowy kobiecy rekord krajowy w odległości przelotu docelowego, 3 diamenty, 2 warunki do Złotej Odznaki i jedna złota odznaka dopełniona (Zydorczak).**

— Cieszę się i gratuluję — odpowiada Dankowski przez telefon szczęśliwym pilotom i dalej dysponuje: — Wracajcie jednak „do chaty" o własnych siłach, bo narazie nie mogę wam posłać samolotu. Na jutro prognoza jest korzystna, więc próbujcie skoku do Ostrowia. Powodzenia na dalszych etapach i do zobaczenia najdalej we czwartek. A telefonujcie z drogi...

Rozmowa zakończona, słuchawka odłożona i na relacje z przelotu trzeba zaczekać do powrotu pilotów „do chaty". Czas oczekiwania jednak nie dłuży się, bo oto wstaje już ranek dnia 8 lipca, a z nim pogoda podobna do wczorajszej. Komunikat meteo potwierdza warunki — zatem do dzieła! Tym razem „dzieło" przedsiębiorą piloci: Bitner z Warszawy i Kirakowski z Katowic, którzy na „Sępach" zgłaszają przelot docelowy do Nowego Targu, zapowiadając równocześnie próbę pobicia rekordu krajowego. Oprócz nich Antoniewski z Łodzi i Makaruk z Warszawy zgłaszają przeloty docelowe do Częstochowy.

I tym razem pod koniec dnia Dankowski ma znów do zapisania w swym instruktorskim notesie dalsze wspaniałe wyniki:

Makaruk i Antoniewski wylądowali w Częstochowie, zdobywając docelową odległością 305 km swe pierwsze diamenty i równocześnie warunki do Złotych Odznak, a Zbigniew Kirakowski osiągnął lotnisko w Nowym Targu, bijąc wynikiem 455 km stary rekord krajowy w przelocie docelowym, który wynosił 413 km i należał do Jerzego Adamka z Toruńskiego ALL.

Natomiast **Rysiek Bitner** zmienił w czasie lotu pierwotny zamiar atakowania Nowego Targu i skierował swego „Sępa" na południowy wschód, w nadziei osiągnięcia przelotu 500 kilometrowego i zdobycia nim ostatniego diamentu do Złotej Odznaki. Można powiedzieć, że **był nie o krok, a o stopę od pełnego sukcesu, bo wylądował w Mrzygłodzie pod Sanokiem, przeleciawszy odległość ...499 km!!!** Taki pech nieczęsto się zdarza. Brakło jednego krótkiego, a jednak decydującego kilometra. Na osłodę goryczy pozostała Bitnerowi tylko świadomość, że jego przelot jest najdłuższym z uzyskanych u nas po wojnie na szybowcach jednomiejscowych. (Zydorczak i Cnotliwy przelecieli 508 km dopiero 19.VII. — Przyp. red.).

Nie brakło też emocji Zbyszkowi Kirakowskiemu, który dwukrotnie na trasie był już o 200 m od ziemi. Z przykrych opresji uratowały go dymy wapiennika pod Krakowem — w pierwszym wypadku i dym z komina schroniska pod Nowym Targiem — w drugim wypadku, które w beznadziejnych już sytuacjach wskazały mu wysokościodajne kominy termiczne. Nie mało też napocił się Zbyszek, gdy ze wskazaniem 1500 m na wysokościomierzu... muskał płozą swego „Sępa" wierzchołki strzelistych świerków, porastających górę Turbacz. Bo i tę zaporę trzeba było pokonać, żeby dobrnąć zwycięsko do Nowego Targu.

A Ewa Nechay, Zydorczak i Gorzelak przelecieli w dniu tym szczęśliwie pod wiatr z Wrocławia do Ostrowia Wlkp. (90 km), z tamtąd nazajutrz w dalszym zespołowym przelocie docelowym osiągnęli Inowrocław (135 km) i w czwartek 10 lipca wrócili o własnych siłach „do chaty", przelatując również w zespole ostatni etap tego pięknego raidu: Inowrocław — Lisie Kąty (90 km).

Podobnie zresztą wracali ze swych odległych przelotów Bitner i Kirakowski. Pierwszy, ściągnięty samolotem do Ostrowia, doleciał już dalej samodzielnie przez Inowrocław, a drugi w morderczych — pełnych kryzysów przelotach przez Katowice — Łódź do Lisich Kątów, oddał na rzecz holu zaledwie 70 km, całą resztę przebywając w locie wypracowanym samodzielnie.

* * *

Wyniki jakie piloci szybowcowi osiągają w Ośrodku Wyczynowym Lisie Kąty, są naprawdę godne uznania. Byłyby one jednak jeszcze piękniejsze — jak zapewnia Józek Dankowski — gdyby nie pewna poważna pretensja kierownictwa Ośrodka pod adresem aeroklubów:

Szkoła jest wyczynowa, powinni więc do niej przyjeżdżać wyczynowcy, a co najmniej zaawansowani III-stopniowcy dla zdobywania warunków do Złotych Odznak, diamentów, czy rekordów. Jeżeli jednak kluby przysyłają II-stopniowców, których trzeba dopiero szkolić do stopnia III, żeby mogli przynajmniej porobić warunki do Srebrnej Odznaki — to jest to dla szkoły bardzo poważnym utrudnieniem pracy, nastawionej z natury rzeczy na wyższy poziom. I druga jeszcze prośba kierownictwa szkoły: gdyby tak P.I.H.M. mógł dawać precyzyjniejsze, bardziej dokładne i bardziej pod kątem potrzeb szybownictwa opracowywane komunikaty meteo — to przyczyniłoby się to w dużym stopniu do śmielszego planowania i pewniejszego dokonywania wyczynów.

* * *

— A kiedyż ty, Józku, dopełnisz nareszcie swoją Złotą Odznakę? — pytamy w trakcie rozmowy Dankowskiego, który od blisko trzech lat ma już warunek wysokościowy, a wciąż jeszcze brakuje mu przelotu.

— Nie ma kiedy. Brakuje czasu — odpowiada jak zwykle z uśmiechem.

Znamy ten uśmiech i rozumiemy go doskonale. Podobnie uśmiechał się odpowiadając na to pytanie Adam Dziurzyński — niezapomniany kierownik szkoły wyczynowej na Żarze, który od lat już jest posiadaczem przelotu 300 km i też zawsze brakowało mu czasu na dopełnienie Złotej Odznaki.

A Dankowski tak samo jak jego nauczyciel należy właśnie do tych cennych instruktorów szybowcowych, dla których nigdy nie będzie czasu na wyczyn własny, gdy trzeba go będzie organizować dla swych uczniów, czy treningowców.

Za to Szkoła Wyczynowa Lisie Kąty ma coraz bogatsze wyniki, którymi może się pochwalić i za które **trzeba** pochwalić jej kierownictwo.

TADEUSZ REJNIAK

CZY KLASYFIKACJA ZAWODÓW
PRZEDSTAWIA WIERNIE MOŻLIWOŚCI ZAWODNIKÓW

Od razu muszę zaznaczyć, że nie mam zamiaru mierzyć naszych osiągnięć w stosunku do lat ubiegłych — zrobili to już inni. Chcę tylko dać Wam, Czytelnicy, materiał do przedyskutowania takiego oto zagadnienia (wiem, że niektórzy z Was już się tym zajmowali):

Czy klasyfikacja ogólna zawodów przedstawia wiernie możliwości zawodników? Czy wyniki zależą tylko od pilota?

Postarajmy się rozważyć to ogólnie i od razu wybrać czynniki, które decydują o wyniku konkurencji, o wyczynie w ogóle. Sądzę, że czynnikami tymi są: 1. **pilot**, 2. **maszyna**, 3. **warunki meteo**, 4. **szczęście.**

Rozpatrzmy teraz szczegółowo poszczególne czynniki:

1. **Pilot.** — Dużą rolę odgrywa **zaawansowanie pilota,** a więc ilość wylatanych godzin, ilość wykonanych przelotów i przelecianych kilometrów — co składa się na doświadczenie szybowcowe.

Ważna jest przede wszystkim ilość przelotów, a nie przeleciane kilometry. Dlaczego? Dlatego, że szybownik, który „wykończył się" na przelocie, pamięta długo okoliczności w jakich to nastąpiło i drugi raz tego samego błędu nie powtórzy.

A teraz weźmy — **zdolności szybowcowe pilota.** Tutaj napotkam może na sprzeciwy, jednak zdaniem większości takowe jednak istnieją (zróżnicowane u zaawansowanych).

Przygotowanie pilota, jego trening do zawodów — z tym to było różnie, jeśli chodzi o IX KZS. Faktem jest, że niektórzy zawodnicy nie mieli w ogóle żadnego treningu przed zawodami.

Indywidualną już sprawą jest — **kondycja pilota.**

2. **Maszyna.** Tu nie ma dyskusji — wszyscy startowali na jednakowym sprzęcie.

3. **Warunki meteo.** — Warunki meteo były na zawodach, jak wiadomo, ciężkie (z tego też powodu zawody były trochę jednostronne — wszystkie konkurencje szybkościowe, ani jedna wysokościowa). Zachmurzenie na trasach przelotów zmieniało się bardzo szybko i w tych zawodach wystąpił wyraźniej czynnik — szczęścia.

4. **Szczęście.** — W tym miejscu dyskusja będzie najgorętsza. Jedni utrzymują, że szczęście występuje w plus — minus 10%, drudzy, że w 30%, inni nawet, że w 50%. Przeprowadziłem wiele rozmów na ten temat także z zawodnikami. Prawie wszyscy są zdania, że czynnik szczęścia **istnieje.** Większość zgadza się na 20—30% (t.zn. Ziemieński na przykład mógł zająć 5-te lub 10-te miejsce, ale poza tymi granicami raczej nie).

Dla mających wątpliwości dam przykład z zawodów: 13.VI odbywa się przelot docelowy szybkościowy do Ostrowa. Pierwsze startujące szybowce doleciały — w sumie 11 maszyn. Piloci startujący później spotkali na trasie nadciągający od zachodu (lokalny zresztą) altostratus, który stłumił termikę. Skrzydlewskiemu zabrakło wysokości, żeby przeskoczyć drzewa przed lotniskiem w Ostrowie i siadał 500 m od niego! Wojnar „wykończył się" 8,5 km przed celem.

Sytuacji podobnych było na zawodach więcej.

W świetle tych rozważań przedstawiam poniższą tabelkę, według danych udzielonych mi przez zawodników:

	Nazwisko	Nalot *)	Ilość przelotów *)	Przeleciane km *)	Uwagi	Miejsce w IX KZS
1.	Wojnar	500 h	30	~ 5 000	1 miejsce w VIII KZS	1
2.	Popiel	370 ,,	35	4 500	8 ,, ,, ,,	2
3.	Rusek	60 ,,	3	150	3 ,, w Reg.Z.Sz. w Kat.	3
4.	Śliwak	270 ,,	15	2 000	3 ,, w VIII KZS	6
5.	Ziemiński	450 ,,	~ 30	4 200	14 ,, ,, ,,	7
6.	Makula	250 ,,	25	3 000	4 ,, ,, ,,	9
7.	Skrzydlewski	340 ,,	30	3 500	10 ,, ,, ,,	12
8.	Kirakowski	110 ,,	5	900	1 ,, w Reg.Z.Sz. w Kat.	11
9.	Czmielówna	70 ,,	3	130	7 ,, ,, ,,	16
10.	Wlazło	300 ,,	12	~ 2 000	18 ,, w VIII KZS	18
11.	Olejniczak	140 ,,	5	500	———	21
12.	Jakób	44 ,,	1	90	———	24

*) do chwili zawodów

W tabelce od razu rzucają się w oczy: Tadeusz Rusek i Maksymiliana Czmielówna. Zaciekawiony, zapytałem Ruska co przyczyniło się do jego poważnego sukcesu. „No cóż, miałem szczęście..." — odpowiada skromnie (znowu to szczęście!). Nie tylko szczęście, nie tylko. Kol. Rusek leciał bardzo odważnie i „z głową". To niewątpliwy talent szybowcowy, co odnosi się również i do kol. Czmielównej, która okazała się najlepszą z kobiet na zawodach.

Reasumując: nie można mówić „...wyniki zawodów znaczą bardzo mało...", „...kolega X zajął n-te miejsce przypadkowo..." itp, ale też nie należy twierdzić, że klasyfikacja ogólna daje dokładny obraz poziomu zawodników.

Tak więc, Czytelnicy, wyciągnijcie z powyższego własne wnioski i wypowiedzcie się na łamach „SiM-u".

STEFAN MAKNE

ŻAR w służbie Polsce", „Żar w słońcu", „Pierwszy, drugi i trzeci meldunek z Żaru", „Ludzie niestygnącego Żaru", „Tu mówi Żar!", „Juniorzy na Żarze", „Gdy Żar był wieżą Babel", „Wspomnienia z Żaru", „35 godzin w powietrzu"...

Czy pamiętacie te tytuły? Były one pierwszymi słowami artykułów, których autorzy z niekłamanym entuzjazmem pisali — o Żarze, nazywając go kuźnią polskich wyczynów szybowcowych, jednym z czołowych ośrodków wysokowyczynowych w Europie, dumą i chlubą naszego odrodzonego szybownictwa.

Nie było w tym przesady. Nie ma w Polsce człowieka, związanego z szybownictwem, który by odmówił słuszności takim określeniom. Żar rzeczywiście dobrze się zasłużył ludowemu sportowi szybowcowemu. Stał się „Mekką" wszystkich niemal naszych pilotów wyczynowych, prawdziwą kuźnią rekordów, doskonałym miejscem treningu. Pamiętają go Czechosłowacy, Węgrzy, Bułgarzy z wielkich dni zawodów międzynarodowych. Z radością wspominają dni treningu spędzonego na Żarze setki naszych pilotów...

Od roku już o Żarze — cicho. Nic się o nim nie pisze, mało też mówi. Dziwna rzecz, czyżby to była ilustracja do znanego powiedzenia o Murzynie, który zrobił swoje i może odejść?

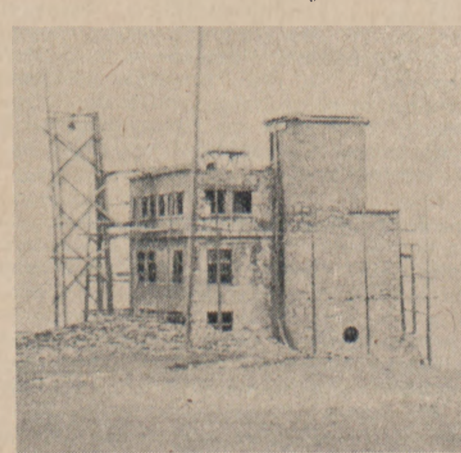
Pojechałem na Żar. Żywo zabiło mi serce, gdy ujrzałem z daleka charakterystyczną sylwetkę budynku „meteo" na szczycie góry... Nie byłem tu od dwóch przeszło lat. Oczy z uwagą badały każdy szczegół terenu. Stare, znajome zakątki...

U podnóża Żaru ludzie kosili gęstą, wysoko porosłą trawę. Z dziwnym uczuciem szedłem pod górę, prażąc się pod palącymi promieniami słońca. To przecież tu kiedyś lądowały szybowce, to tu rozbrzmiewały wesołe okrzyki pilotów.

Wyciąg na szczyt — działa po staremu, jak dawniej! Jak dawniej — huczy na górze silnik w maszynowni, a wózki sprawnie mijają się na rozjeździe w połowie drogi na szczyt. Ten sam nawet jest jeszcze człowiek, obsługujący skomplikowany aparat wprawiający w ruch wyciąg...

Ze wzruszeniem witałem się z Żarem. Głucho na nim, pusto, ale mnie się wydawało, że Żar wyciąga do przy-

Żar budowano z ogromnym nakładem pracy i kosztów. Niżej — budynek „meteo" w trakcie budowy.





CZEKA NA PILOTÓW

bysza szeroko otwarte ramiona i — cieszy się.

— Nikt tu nie zagląda, już od dawna, wszystko skończyło się w październiku 1951 roku, gdy odeszli z Żaru ostatni piloci — z żalem mówi jedna z niewielu osób na Żarze. — A szkoda... — dobiega mnie — ...czyżby Żar na prawdę był już niepotrzebny?

Pytanie to zadawałem sobie wielokrotnie, wędrując po rozległym terenie — od „meteo“ do olbrzymiego, nowoczesnego hangaru, a potem na dół, do długiego drewnianego budynku, gdzie dawniej znajdowały się kwatery pilotów, piękna świetlica, kuchnia, pomieszczenia gospodarcze. Głucho dudniły kroki po skrzętnie ułożonym chodniku z płyt, łączącym wszystkie obiekty Żaru. Niepotrzebny? — czyżby?...

Do świetlicy zajrzałem przez szybę w oknie. Na drzwiach — bronią wstępu plomby. Artystyczne, w ludowym stylu urządzone wnętrze świetlicy tchnęło martwotą. Wszystko właściwie na swoim miejscu, oprócz kunsztownie rzeźbionych herbów zdjętych ze ścian i położonych na kupce. Czarna tablica, zda się, jakby czeka tylko na młodą, szybką rękę pilota lub instruktora, kreślącego kredą wzory aerodynamiczne.

Warstwę kurzu, pokrywającą rzeźbione stoły i krzesła, zaścielającą w innych pokojach opuszczone łóżka, nie pozwalającą na ostrzejsze spojrzenie zza szyb, poczułem wprost na sercu. I wcale nie zrobiło mi się lżej, gdy spojrzałem w górę na niebo, pełne wspaniałych cumulusów.

Zmarnowana inwestycja, zaprzepaszczone lato wielkiej gromady młodych szybowników, pieniądze wyrzucone w błoto — wszystko się w środku obruszyło.

Trzeba otwarcie powiedzieć o tym, że na Żarze marnują się wspaniałe urządzenia przodującej w Europie górskiej wyczynowej szkoły szybowcowej, że — niekonserwowane — ulegną zniszczeniu: hangar - gigant, budynek gospodarczy i budynek administracyjny, prześliczne „meteo“, że zmarnieje wyciąg wózkowy, zniszczeją motory i instalacja oświetleniowa.

Trzeba tu jasno powiedzieć, że... bardzo, bardzo lekko potraktowano ciężką pracę ludzką. Bo Żar zrobili — ludzie, ci prości, nie lubiejący frazesów ludzie, którzy w żarowską inwestycję włożyli całe swe umiłowanie lotnictwa.

Nie wolno lekko traktować ciężkiej pracy ludzi, którzy z Żaru swym ogromnym wysiłkiem uczynili ośrodek, jakiego nam zazdroszczono za granicą, którzy z Żaru uczynili dumę szybownictwa Ludowej Polski.

Słychać już: szkolimy dziś pilotów na terenach płaskich, więc po co Żar, górski ośrodek?

Otóż... wolnego. Czy mamy mieć tylko pilotów umiejących latać nad terenami płaskimi i tracących głowę w górach? Czy pilotom nie przyda się „przypadkiem“ umiejętność latania nocą w górach? A gdzie bito rekordy długotrwałości lotu? Gdzie w Polsce znajdziemy lepsze miejsce do tego rodzaju lotów?

Odpowiadając na te pytania, trzeba będzie niektórym — choć z trudem — wymówić słowa: Żar, na Żarze!

I jeszcze jedno: jesienią i wiosną na Żarze jest stojąca fala. Czy już wyczerpująco wykorzystano możliwości lotów wysokościowych na tym terenie? — Na pewno nie!

*

Nie wolno dopuścić, żeby Żar się zmarnował. Opuszczony, zapomniany, niekonserwowany — stanie się szybko ruiną.

Żar spełni swe zadanie, tak jak spełnia je wzorowo radziecki górski ośrodek szybowcowy w Koktebel na Krymie, który to ośrodek zaczęto ostatnio intensywnie rozbudowywać!

Żar jest potrzebny dla wszechstronnego wyszkolenia naszych pilotów, czeka na lotniczą młodzież.

*

Byłem również — w Goleszowie. Znam tamtejsze szybowisko, bo szkoliłem się na nim w roku 1948 do II stopnia. Właściwie byłbym tam nie pojechał, ale zaintrygowała mnie obszerna notatka w Trybunie Robotniczej z dnia 25 czerwca br. (Nr 151).

— Co ty na to? — zapytał mnie jeden z kolegów, wręczając któregoś dnia ową notatkę, wyciętą z gazety. — Przeczytaj sobie... — dodał zachęcająco.

„...z końcem roku 1950 szybowisko opuszczono, pozostawiając na łasce losu zabudowania, hangary... W okresie zimy uległ zniszczeniu duży hangar... Władze powiatowe Ligi Lotniczej, odpowiedzialne wobec społeczeństwa za karygodne marnotrawstwo mienia państwowego, powinny zainteresować się tym zagadnieniem, dążąc do ponownego uruchomienia wzorowej szkoły szybowcowej na Chełmie“.

Osłupiałem i po prostu postanowiłem zobaczyć na własne oczy, czy to prawda.

Krótko i węzłowato: prawda! Na miejscu stwierdziłem, że... jednego z trzech hangarów — w ogóle nie ma. Pozostała po nim jedynie betonowa podłoga na podmurówce.

Dowiedziałem się, co następuje: hangar zawalił się w dniu 21 lutego br. o godzinie 6.15 na skutek przeciążenia dachu grubą warstwą śniegu. Jego szczątki, po rozebraniu, umieszczone zostały w drugim hangarze.

— Zarząd Okręgu Ligi Lotniczej w Katowicach był alarmowany, że hangary mogą się zawalić, był w tej sprawie telefonogram — słyszę na miejscu.

— No i co?

— Poradzono mi, żebym sam się postarał o ludzi w celu zrzucenia wielkiej masy śniegu z dachów — mówi mi „załoga“ szybowiska w postaci — jednego jedynego człowieka. — Hangar uległ zniszczeniu w 24 godziny po ostatnim alarmie z mojej strony. Nie mogłem go sam uratować... — słyszę.

Pozostałe hangary — ledwie zipią. Brak konserwacji, opuszczenie, zapomnienie — to widać wyraźnie.

— A co będzie tej zimy? — zapytałem intendenta oglądając niesprawdzane od niepamiętnych czasów gaśnice. Spojrzał na mnie smutno i nic nie odpowiedział. Bo co miał powiedzieć? Że... swymi własnymi, wątłymi siłami zrzuci śnieg ze wszystkich zabudowań, że przeprowadzi sam własnym sposobem konserwację, że uratuje szybowisko od zagłady? Że zrobi to sam?

Parę pytań pod adresem ZGLL: Czy można dopuścić do zniszczenia w Goleszowie mienia państwowego, mienia będącego własnością nas wszystkich? Czy te ABC-aki, które są w jednym z hangarów — nieużywane — mają się zmarnować, gdy zwalą się na nie zimą tony śniegu? Czy jeden człowiek z etatem, tam umieszczony, „cudownym sposobem“ będzie mógł zapobiec zrujnowaniu szybowiska z jego hangarami, budynkiem administracyjnym, barakiem i resztkami sprzętu?

I jeszcze na koniec propozycja: czy nie możnaby stworzyć w Goleszowie ośrodka szkolno-treningowego? Wystarczyłby jeden instruktor, chłopcy przyjeżdżali by z okolic, koszty szkolenia byłyby bardzo małe.

*

Przykre wrażenie robią szybowiska, będące świadkami dawnego życia, śmiechu, setek i tysięcy lotów, miejsca wielkiej radości naszej lotniczej młodzieży, miejsca przynoszące dużo korzyści lotnictwu. Należy zapobiec ich ruinie, wrócić im ich właściwą rolę.

JERZY ZARĘBSKI

100000 NITÓW W SAMOLOCIE



Inż. ZBIGNIEW BUCZEK

Odcinek X

INSTALACJA URUCHOMIENIA PODWOZIA I KLAP

Instalacja przedstawiona na rys. 8 jest hydrauliczna — dla napędu składanego podwozia, otwierania i zamykania klap oraz dla obsługi pilota automatycznego. Oznaczenia przyjęte na tym rysunku są następujące: 1. zbiornik, 2. pompki silnikowe, 3. filtr, 4. zawór rozdzielczy, 5. zawór odcinający, 6. zawór jednokierunkowy, 7. rozdzielacz, 8. i 9. zawór rozdzielczy, 10. wciągnik podwozia, 11. wciągnik klap, 12. pompka ręczna, 13. zasobnik, 14. rozdzielacz, 15. zawory powietrzne, 16. do pilota automatycznego, 17. od pilota automatycznego, 18. od spustu pilota automatycznego, 19. od hamulców, 20. wylot płynu, 21. wylot powietrza.

Kierunek ruchu płynu w instalacji pokazują strzałki. Opisana instalacja jest dość skomplikowana, wskutek wyposażenia w dużą ilość elementów składowych. Szczupłe ramy artykułu nie pozwalają na obszerniejszy opis działania. Wspomnimy tylko, że najbardziej istotnym elementem w uruchomieniu np. podwozia są wciągniki (11), na tłokach których otrzymujemy siłę powodującą konieczny ruch elementów podwozia.

Instalacja podwozia i klap może być z zasobnikiem hydraulicznym lub bez. Zastosowanie zasobnika ma za zaletę zgromadzenie na pewien czas zapasu ciśnienia. Zajmuje on niestety dużo miejsca w konstrukcji płatowca.

Wciągniki posiadają specjalne zderzaki uruchamiające sygnalizację świetlną (czasami akustyczną), przy pomocy której załoga jest informowana o tym, czy podwozie jest schowane czy też wypuszczone.

WYPOSAŻENIE I URZĄDZENIA POMOCNICZE

We wszystkich poprzednich odcinkach naszego cyklu omawialiśmy konstrukcję samolotu rozpatrując większe lub mniejsze zespoły konstrukcyjne. Dziedziną na ogół nie związaną z konstrukcją samolotu, ale obfitującą w wiele ciekawych rozwiązań jest wyposażenie i urządzenia pomocnicze.

Wyposażenie pierwszych samolotów było bardzo ubogie, rozrastało się ono jednak w miarę nakładania na nie coraz to nowych zadań. W dobie obecnej pewne minimalne wyposażenie (normalne) stało się niezbędne dla każdego samolotu, od którego wymagamy prawidłowego przeprowadzenia lotu w przeciętnych warunkach łącznie ze startem i lądowaniem.

Trudno w tak krótkim artykule podać szerszy opis konstrukcji urządzeń wyposażeniowych, ograniczymy się zatem jedynie do ich ogólnej analizy.

Przed podaniem podziału ogólnego zaznaczyć trzeba, iż wyposażenie samolotu przez swą różnorodność wkracza w różne dziedziny techniki.

Wyposażenie samolotu, często zwane osprzętem, podzielić można na następujące zasadnicze grupy:

1. Wyposażenie pilotażowo-nawigacyjne i kontrolne silnikowe
2. Wyposażenie elektryczne
3. Urządzenie porozumiewawcze na pokładzie
4. Wyposażenie radiowe
5. Wyposażenie fotograficzne
6. Wyposażenie dodatkowe (pokładowy sprzęt bezpieczeństwa, gaśnice itp).

Na pierwszą grupę wyposażenia składają się przyrządy umieszczone na tablicy w kabinie pilota. Służą one do wykonywania lotu bez widoczności ziemi (wysokościomierze, szybkościomierze, wariometry, busole, sztuczne horyzonty, zakrętomierze itp) i kontrolowania prawidłowej pracy zespołu napędowego (obrotomierze, termometry, manometry, paliwomierze itp). Przyrządy te omawiał dokładnie na łamach „SiM-u" kol. Sachetti.

Drugą grupą jest wyposażenie elektryczne. Zwykle źródłem prądu na samolocie jest prądnica prądu stałego napędzana od silnika. Napięcie jakie obecnie się używa w instalacji wynosi 24 V. Jest ono bardziej odpowiednie od poprzednio używanego 12 V. Na płatowcu zwykle znajduje się także akumulator, który jest włączony w ogólną sieć elektryczną za pomocą wtyczki. Sama sieć elektryczna może być jedno- lub dwu przewodowa. W wypadku sieci jednoprzewodowej jako drugi przewód (zwykle minusowy) wykorzystuje się konstrukcję samolotu czyli masę. Każdy przewód elektrycznej instalacji samolotowej ma z zasady swoje specjalne oznaczenie barwą lub numerami. Podczas sprawdzania wyposażenia elektrycznego na ziemi do zasilania sieci czerpie się energię z akumulatora lotniskowego.

Ważnym fragmentem wyposażenia niektórych typów samolotów jest reflektor, używany przy starcie i lądowaniu. Umieszczony bywa on zwykle na krawędzi natarcia skrzydła, pomiędzy żeberkami, lub na dziobie kadłuba.

W skład instalacji elektrycznej wchodzą również umieszczone w kabinie pilota światła sygnalizujące położenie podwozia, kółka ogonowego, klap itp. Zwykle jako znak prawidłowego działania jakiegoś urządzenia stosowane jest światło zielone. Tak więc np. zapalenie się lampki zielonej w światłach sygnalizujących położenie podwozia oznacza, iż zostało ono prawidłowo otwarte i można na nim bezpiecznie lądować.

Łączność między załogą na pokładzie samolotu utrzymywana jest zwykle za pomocą specjalnego telefonicznego urządzenia rozmówniczego. U pilota przycisk włączający to urządzenie do pracy znajduje się często wprost na drążku sterowym. Oprócz łączności między załogą opartej na zasadzie fonicznej (głosowej) spotyka się w samolotach różne inne systemy porozumiewania się, jak np. przy pomocy sygnalizacji optyczno-świetlnej. Sygnalizacja ta polega na tym, iż przed każdym członkiem załogi znajduje się seria różnokolorowych lampek, których zapalanie się ciągłe lub przerywane ma ściśle określone znaczenie.

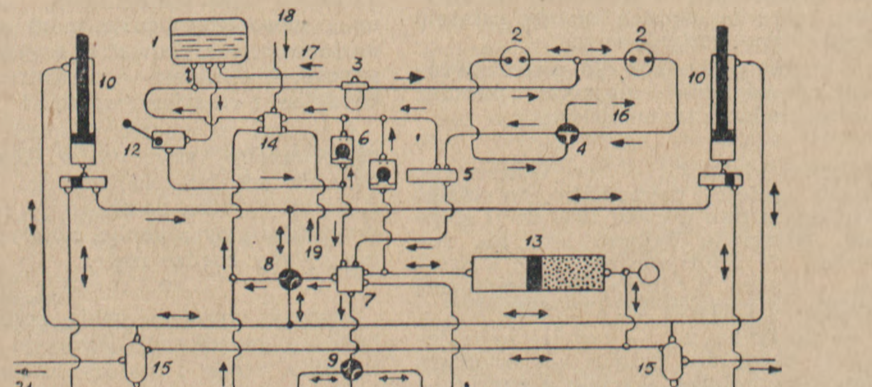
Z chwilą udoskonalenia apartury radiowej została ona wprowadzona jako wyposażenie radiowe samolotu pod postacią stacji nadawczo-odbiorczej. Przeznaczeniem tej radiostacji jest utrzymanie łączności dwustronnej między samolotem i ziemią oraz między samolotami w powietrzu.

Schematów aparatury radiowej nie będziemy przytaczać, pozostawiając to do omówienia w ramach specjalnego artykułu.

Oprócz poprzednio wymienionych urządzeń różne typy samolotów mogą posiadać wyposażenie specjalne lub dodatkowe urządzenia pomocnicze. W zależności od przeznaczenia będą to:

1. uzbrojenie i inne urządzenia samolotów wojskowych
2. urządzenie dla dokonywania zdjęć fotograficznych
3. urządzenie dla zrzucania i podchwytywania ładunków (żywność, poczta, broń). Stosowane w wypadku konieczności utrzymania łączności z ziemią bez lądowania (np. zaopatrywanie wojska w niedogodnym terenie)

Rys. 8 — Schemat instalacji hydraulicznej dla napędu składanego podwozia, otwierania i zamykania klap oraz dla obsługi pilota automatycznego.



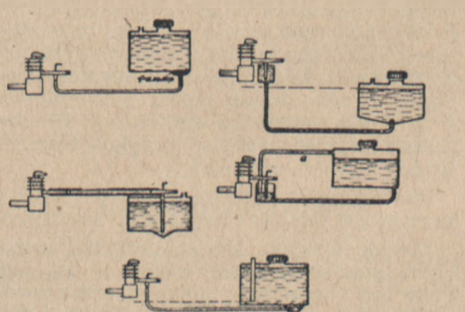
EKSPLOATACJA SILNIKÓW MODELARSKICH

Rozmieszczenie zbiorników z paliwem i systemy dostarczania paliwa do silników

Zbiorniki z paliwem umieszcza się zazwyczaj w kadłubie pod skrzydłami, tak, żeby zużycie paliwa w locie nie wpłynęło na zmianę środka ciężkości. W modelach stosuje się następujące systemy dostarczania paliwa do silnika:

1) zdejmuje się z silnika zbiorniczek roboczy i doprowadza się paliwo rurką bezpośrednio do gaźnika z głównego zbiornika, pod własnym ciśnieniem lub na skutek ssania (rys. 27a),

2) paliwo doprowadza się rurką do zbiornika roboczego. Otwór łączący wnętrze zbiorniczka z atmosferą powinien być zalutowany, w przeciwnym wypadku paliwo będzie wyciekać jeśli główny zbiornik zostanie położony wyżej od roboczego i nie będzie dochodzić, jeśli główny zbiornik zostanie umieszczony poniżej roboczego (rys. 27b),



Rys. 27 a, b, c, d, e

3) gaźnik zdejmuje się z silnika i zakłada na głównym zbiorniku. Zasysającą rurkę silnika i gaźnik zainstalowany na zbiorniku głównym łączy się rurką z gumy, plastyku lub metalu. Długość takiej rurki dochodzi niekiedy do 300 mm. Ten sposób dostarczania paliwa do silników jest szczególnie wygodny na modelach łodzi latających i ostatnio został szeroko rozpowszechniony (rys. 27c).

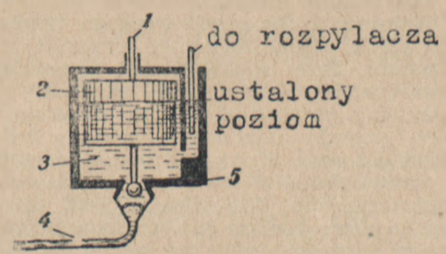
Silniki z wydłużoną komorą mieszania gaźnika pracują równomierniej i utrzymują pewniej nadaną ilość obrotów przy dłuższej pracy. Tłumaczy się to tym, że paliwo przechodząc po dłuższej drodze ma dużo więcej czasu na wyparowanie i dokładne zmieszanie się z powietrzem. Mieszanka jest wówczas bardziej jednorodna, a oprócz tego współczynnik wypełnienia cylindra mieszanką przy dokładnym doborze długości i średnicy rurki łączącej może być powiększony powstającym w rurce ssaniem.

Przy krótkiej rurce komory mieszania gaźnika można obserwować podczas pracy silnika pulsację mieszanki, powstającą we wlotowym otworze dla powietrza.

Przy zwiększeniu długości rurki zasysającej pulsacja stopniowo zmniejsza się i ciąg w rurce staje się równomierny. Nie należy wydłużać rurki zbyt wiele, gdyż spowoduje to powiększenie tarcia mieszanki o ścianki rurki.

4) celem zapewnienia jednakowego poziomu w zbiorniczku roboczym stosuje się opisane niżej systemy.

Odpowietrzający otwór zbiornika głównego połączony jest rurką „a" z górną częścią zbiornika roboczego. Benzyna przepływająca dolną rurką do zbiorniczka roboczego zamyka otwór rurki odpowietrzającej zbiornika głównego. W tym momencie ustaje dalszy przepływ paliwa i w zbiorniczku roboczym ustala się poziom paliwa na wysokości końca wpuszczonej rurki (rys. 27d). Cel ten można osiągnąć stosując sposób wskazany na rys. 27e. W zbiorniku głównym zamiast otworu odpowietrzającego wlutowana jest odpowietrzająca rurka. Całe paliwo znajdujące się powyżej dolnego końca wpuszczonej rurki zużywa się przy jednakowym poziomie, przechodzącym na wysokości dolnego końca tej rurki. W ten sposób w systemie tym niezależnie od wysokości zbiornika całe paliwo będzie zużywać się pod ciśnieniem malutkiego słupa paliwa, wysokość którego jest równa odległości między dnem zbiornika a dolnym otworem rurki odpowietrzającej.



Rys. 28

5) jako zbiorniczek służy komora pływakowa (rys. 28), do której paliwo postępuje ze zbiornika głównego opadowo, pod wpływem własnego ciężaru.

(cdn)
EFER

RADZIECKI ODRZUTOWY SILNIK MODELARSKI

OPIS BUDOWY

Główne dane silnika PuWRD.

Ogólna długość — 671 mm; największa średnica — 60 mm; ciężar 150—170 G; zużycie paliwa — 42 g/min.; ciąg uzyskiwany na ziemi — 550—600 G.

Korpus silnika.

Istnieje kilka sposobów wykonania korpusu. Niekiedy wykonuje się go z blachy spawanej punktowo. Sposób ten nie jest odpowiedni przy amatorskim wykonaniu silnika, gdyż wymaga specjalnej aparatury i przyrządów.

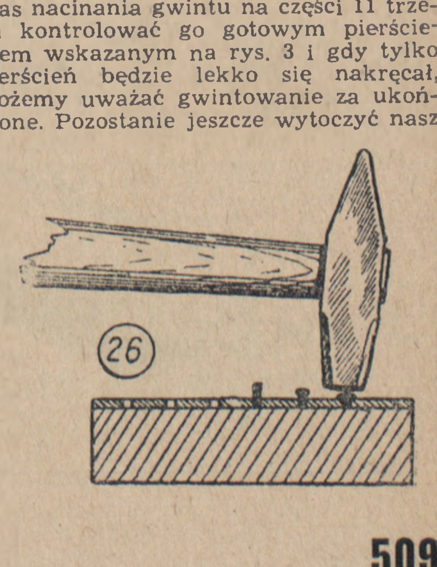
Wykonanie korpusu na tokarni wymaga dużo pracy i nie każdemu jest dostępne.

Można wykonać korpus z blachy, stosując spawanie szwów miedzią przy pomocy lampy lutowniczej lub palnika. Wszystkie wymienione sposoby są jednak trudne. Znacznie łatwiej jest wykonać korpus, stosując nitowanie szwów małymi miedzianymi nitami.

Wykonanie gwintowanych pierścieni.

Do wykonania gwintowanych pierścieni (rys. 3 i 11) najlepiej jest użyć stare brązowe łożyska lub stalowe części o zewnętrznej średnicy nie mniejszej jak 62 mm, a wewnętrznej — nie większej jak 50 mm. Po zaciśnięciu elementu w uchwycie tokarni trzeba go obtoczyć z zewnątrz do średnicy 60 mm i tymże nożem obrobić czołową jego powierzchnię. Następnie przy użyciu noża do wytaczania trzeba doprowadzić wewnętrzną średnicę pierścienia do 55 mm na głębokość 12 mm. Po tej czynności nieodzownym będzie roztoczenie elementu do średnicy 57 mm na głębokość 7,5 m. Następnie zmieniamy nóż i nacinamy gwint o skoku 1 mm. Po wygładzeniu zewnętrznej powierzchni papierem ściernym, odcinamy pierścień od pozostałej części elementu.

Przy wykonywaniu gwintowanego pierścienia przedstawionego na rysunku 11 należy początkowo obtoczyć tę część z zewnątrz do średnicy 58 mm i obrobić ją od czoła. Następnie wytoczyć od czoła do średnicy 55 mm na długości 4 mm. Dla wyprowadzenia noża przy nacinaniu gwintu należy wytoczyć kanalik na głębokość 1,5 mm w odległości 9 mm od czoła. Gwint powinien mieć skok równy 1 mm. Przez cały czas nacinania gwintu na części 11 trzeba kontrolować go gotowym pierścieniem wskazanym na rys. 3 i gdy tylko pierścień będzie lekko się nakręcał, możemy uważać gwintowanie za ukończone. Pozostanie jeszcze wytoczyć nasz



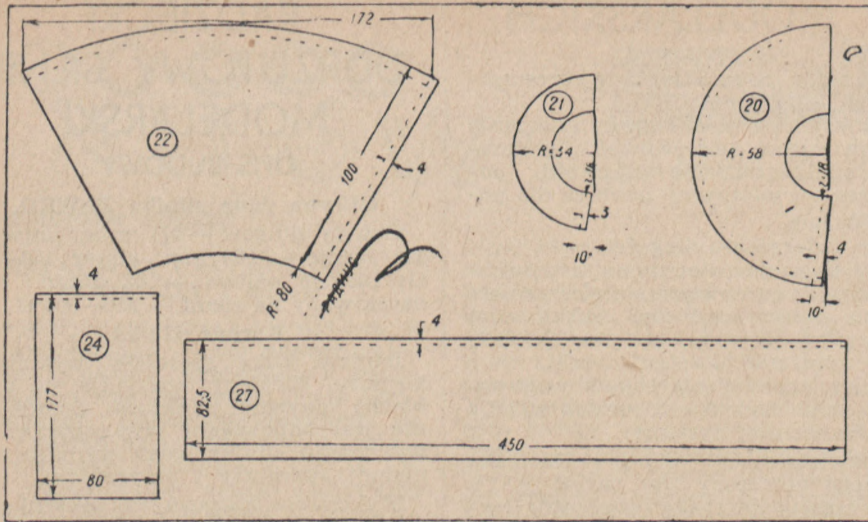
100 000 NITÓW W SAMOLOCIE — WYPOSAŻENIE I URZĄDZENIA POMOCNICZE

4. instalacja tlenowa i kabiny hermetyczne dla lotów wysokościowych
5. urządzenie przeciwoblodzeniowe
6. instalacja ogrzewania i przewietrzenia
7. instalacja tłumiąca hałas i drgania oraz wiele innych urządzeń specjalnych.

Nie sposób tu wymienić i opisać wszystkie możliwe urządzenia i wyposażenia pomocnicze, spotykane na samolotach dzisiejszych. Wspomnimy tylko, że w skład ich wchodzą zarówno torba z narzędziami, pokrowce samolotu, apteczka jak i luksusowe urządzenie kabin pasażerskich, rozkładane łóżka, bufet, umywalnia itp.

Jeszcze raz podkreślimy, iż wyposażenie stale wzrasta równolegle z rozwojem techniki w różnych dziedzinach, a ilość jego na płatowcu zależy w pierwszym rzędzie od przeznaczenia samolotu.

(cdn)



element na głębokość 10—12 mm do średnicy 53 mm, a następnie obciąć go.

Komora spalania.

Celem wykonania komory spalania (rys. 12 i 24) musimy przygotować kawałek blachy grubości 0,3 do 0,5 mm Bardzo dobrze, jeśli znaleźlibyśmy stal ognioodporną, można jednak użyć również zwykłą blachę grubości 0,5 mm.

Po wycięciu blachy ściśle według rysunku, trzeba sprawdzić równoległość położonych na przeciw siebie krawędzi i prawidłowość rogów, które powinny stanowić kąty proste. Po sprawdzeniu powyższego zwijamy blachę na szablonie odpowiedniej średnicy. W tym celu można wykorzystać butelkę o pojemności 250 cm sześc. Następnie należy założyć na zakładkę jedną krawędź zgiętej blachy na drugą na 4 mm i prowizorycznie zlutować cyną. Po zlutowaniu trzeba wytrasować szew i wywiercić co 5 mm otwory o średnicy 1,5 mm, a następnie znitować miedzianymi nitami. Końcowe otwory szwu powinny znajdować się w odległości 2 mm od końca i trzeba je zostawić bez nitowania.

Wykonanie nitów.

Wykonanie korpusu wymaga około 300 sztuk nitów Najlepiej wykonać je samemu. Przy zastosowaniu prostych, samodzielnie wykonanych przyrządów zużyjemy na to 2—3 godzin. Jako materiał posłuży nam drut miedziany średnicy 1,5 mm. Można go będzie dostać u radiotechników lub zdjąć ze starego transformatora. Nie szkodzi, jeśli drut będzie nieco cieńszy lub grubszy. Trzebo go wyprostować i pociąć na kawałeczki długości 4 mm, starając się nie zostawiać na końcach wąsów. Dla otrzymania jednakowych kawałeczków drutu zastosujemy opór ograniczający. zamocowany do cęgów lub nożyc. Następnie trzeba przygotować stalową płytkę grubości 2,5 mm i wywiercić w niej 10—12 otworów równych grubości drutu. Wywierconą płytkę kładziemy na innej stalowej płytce i wkładamy do otworów nacięte kawałeczki drutu. Lekkimi uderzeniami młotka o wadze nie więcej jak 50 g zbijemy wystające końce nitów, jak to wskazane jest na rys. 26, dla otrzymania główki o grubości 0,5 mm. Teraz pozostanie tylko odwrócić płytkę, oprzeć na podkładce i wybić gotowe nity stalowym przebijakiem.

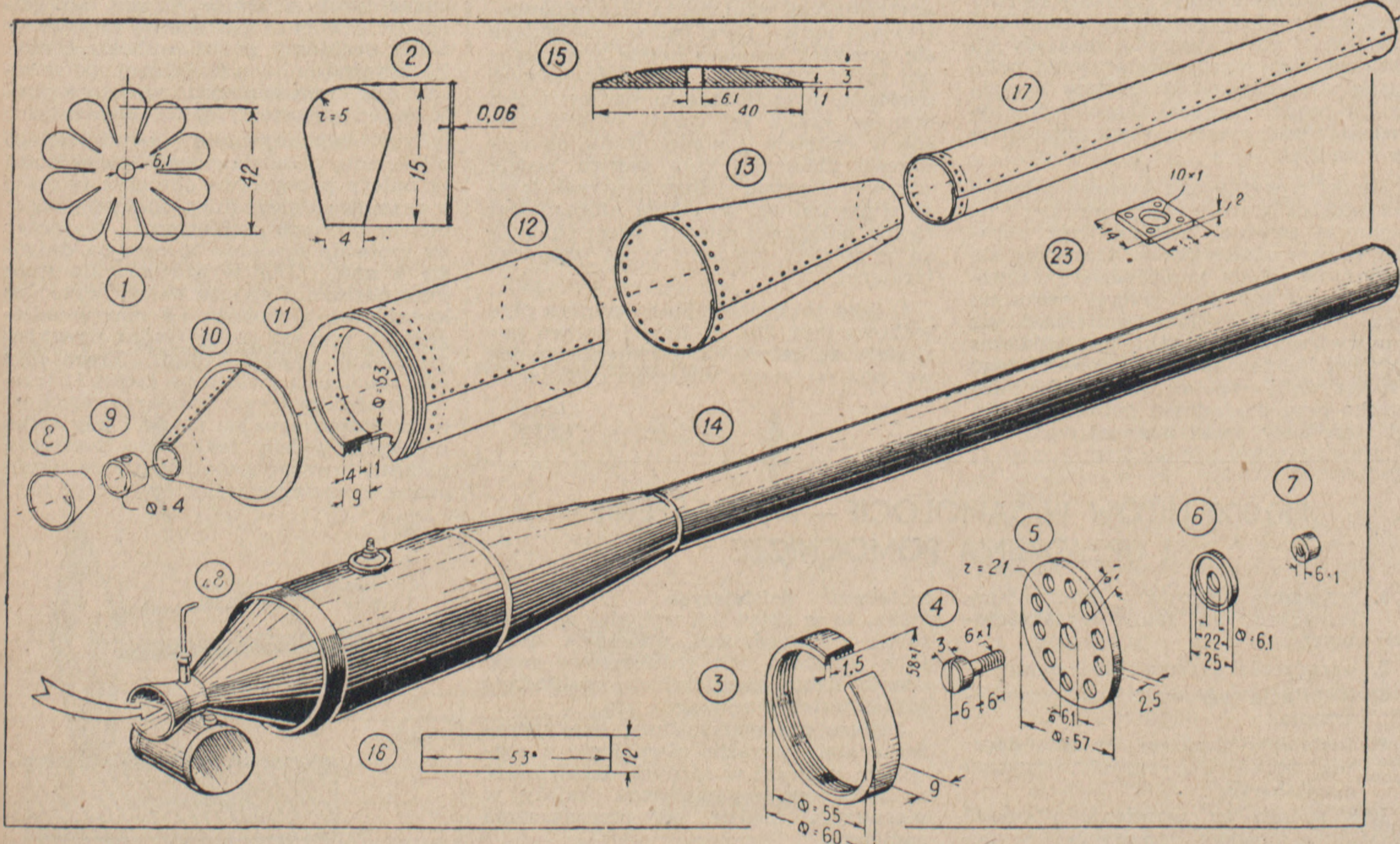
Dysza odrzutowa.

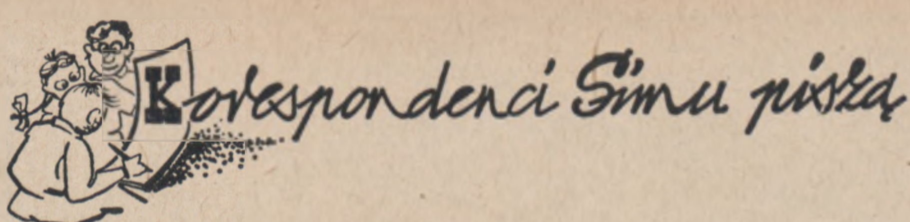
Tylna stożkowa część rury żarowej nosi nazwę dyszy odrzutowej. Wykonuje się ją z tego samego materiału co i komorę spalania. Dla prawidłowego wycięcia blachy trzeba przeprowadzić przy pomocy linijki osiową, pionową linię. Następnie z jednego środka leżącego na tej linii wykreślimy cyrklem dwa łuki: jeden o promieniu 80 mm, drugi o promieniu 180 mm. Na dużym łuku trzeba nakreślić cięciwę długości 172 mm. Powinna ona być prostopadła do linii osiowej. Przez połączenie punktów przecięcia cięciwy i łuku ze środkiem, z którego zakreśliliśmy łuki, otrzymamy gotowy rysunek do wycięcia. Wzdłuż jednej bocznej krawędzi trzeba dodać pasek o szerokości 4 mm dla szwu na zakładkę. Blachę należy wyciąć według przygotowanego w ten sposób rysunku.

Po wycięciu trzeba złagodzić ostre krawędzie blachy papierem ściernym,

Stożek wygina się rękami na stalowym szablonie zaciśniętym w imadle. Przy tej czynności i przy wyrównywaniu innych części silnika z blachy należy posługiwać się drewnianym młotkiem, w przeciwnym razie sklepany w nieprzewidzianych miejscach materiał może się zwichrować.

(c. d. n.) **(F. R.)**





POCZTA LOTNICZA

Przerzucając strony SiM-u, drodzy Czytelnicy, wiecie zapewne z góry, że na przedostatniej znajdziecie „pocztę", którą rozpoczynają zwykle informacje w sprawie szkolenia lotniczego. Miejsca swego i dziś ona nie zmieni, tylko początek jej będzie nieco inny. Ponieważ zebrała się spora gromadka listów na różne tematy, nie możemy wystawić ich autorów na próbę cierpliwości i dlatego odpowiedzi na temat szkolenia uzależnimy od miejsca.

Jako pierwsze wchodzą na „tapetę" dwa listy otrzymane od kol.kol. **Zygmunta Szwedzińskiego** z Olsztyna k/Częstochowy i **Józefa Gołębiowskiego** z Warszawy.

Sprawy jakie poruszają oni w swych listach nie dotyczą wprawdzie jednego tematu, ale stosunek ich do lotnictwa jest bardzo podobny, dlatego też omówimy je razem. Jeden z nich zapisał się do modelarni przy Młodzieżowym Domu Kultury w Częstochowie, lecz pracy w niej zaniechał, tłumacząc się tym, że zbyt daleko mieszka. Zapytuje więc redakcję, z czego buduje się modele redukcyjne i gdzie może kupić materiały do budowy modeli, no i ostatnie pytanie — czy będzie przyjęty na kurs szybowcowy, jeśli nie będzie modelarzem. Drugi natomiast bardzo interesuje się lotnictwem, chciałby przeczytać dużo lotniczych książek, lecz nie zna ich tytułów, bo tak się jakoś złożyło, że nie kupował numerów SiM-u, w których były podane nowe wydawnictwa o tematyce lotniczej, gdyż był u cioci na letniakach (w zimie?). Wszystko by się dobrze ułożyło, bo przecież był kiermasz książek lotniczych w Warszawie, na którym mógłby zapoznać się z ich tytułami, a nawet zaopatrzyć swą biblioteczkę w niektóre cenniejsze książki, gdyby nie to, że w tym samym czasie miał bilet na mecz bokserski, a potem poszedł na regaty motorowe nad Wisłą. Z tej więc przyczyny nie był na kiermaszu lotniczym.

„Paluszek i główka, to szkolna wymówka" — Koledzy! Gdybyście naprawdę interesowali się lotnictwem i kochali je, jak to piszecie w swoich listach, z pewnością znalazłby się czas na odbycie zajęć w modelarni dwa czy trzy razy w tygodniu, nawet gdy jest ona daleko. Z pytania Waszego wynika, że chętnie porzucilibyście pracę modelarską, gdybyście mieli pewność, że i tak dostaniecie się na kurs szybowcowy. A przecież do modelarni z pewnością nikt Was nie ciągnął, tylko przyszliście tam z własnej woli. Jaką więc można mieć gwarancję, że dostawszy się na szkolenie lotnicze ukończycie je i zostaniecie dobrym pilotem? Praca pilota jest o wiele cięższa od modelarskiej i jeżeli Wam brak naprawdę silnej woli zostania pilotem, jeszcze szybciej może Was ona zniechęcić.

Wróćmy jeszcze do sprawy drugiej — kiermaszu. Dobrze jest, że interesujecie się sportem. Pilot bowiem powinien być wszechstronnie wysportowany. Ale na mecz bokserski i regaty, załómy, poświęciliście dwa popołudnia. Kiermasz lotniczy jednak trwał przeszło tydzień w Alei Stalina, a potem przeniesiony był jeszcze do parku praskiego. I czy naprawdę nie mieliście czasu na obejrzenie jego eksponatów? To jest wprawdzie drobnostka, bo możecie pójść do kilku księgarni i kupić, ewentualnie obejrzeć książki o tematyce lotniczej. Ale te drobne sprawy z biegiem czasu przybierają coraz to większe rozmiary.

Pomyślcie, koledzy, jacy z Was w przyszłości będą piloci, skoro już teraz, gdy stawiacie pierwsze kroki na drodze do lotnictwa, traktujecie je jako rzecz uboczną, stawiając na pierwszy plan inne sprawy. Musicie o tym pamiętać, że szkolenie lotnicze i praca pilota to nie jest zabawa z kolegami w umówionym miejscu i zależnie od tego czy będziecie mieli czas i ochotę, pójdziecie lub nie. Od pilota wymaga się świadomej dyscypliny, systematycznego podnoszenia kwalifikacji przez regularne uczęszczanie na treningi w aeroklubie. A najlepszym przedszkolem, które Was wychowa i przygotuje do dalszego szkolenia lotniczego jest modelarnia, do której powinniście wrócić.

Kol.kol. **Gołębiowskiego** i **Marka Floryana** z Wrocławia kierujemy do „poczty" zamieszczonej w poprzednim numerze, z której dowiedzą się, w jaki sposób można nabyć brakujące numery SiM-u z br.

Na zakończenie naszej tygodniowej rozmowy zawiadamiamy kol.kol. **Janusza Nowaka** z Leszna i **Czesława Ruckiego** z Nowej Huty, że planów modeli redakcja nie posiada.

Na listy w sprawie szkolenia odpowiemy za tydzień.

(J.S.)

POZDROWIENIA DLA TOWARZYSZY Z DOSAAF

Uczestnicy III Zjazdu Okręgowego Ligi Lotniczej w Gdańsku wysłali do bratniej organizacji DOSAAF list następującej treści:

„My, delegaci kół, modelarze, piloci i pracownicy LL zebrani na III Zjeździe Okręgowym Ligi Lotniczej w Gdańsku — przesyłamy Wam serdeczne i gorące pozdrowienia.

Opierając się na doświadczeniach i wzorach DOSAAF i radzieckiego lotnictwa sportowego, w naszych szkołach i aeroklubach wychowujemy w duchu świadomej dyscypliny nowe pokolenie pilotów — przodowników pracy zawodowej i aktywistów pracy społecznej.

Wszystkie nasze osiągnięcia w dotychczasowej pracy stały się możliwe dzięki faktowi, że lotnictwo Polski Ludowej związane jest braterstwem broni z lotnictwem radzieckim, że w pracy swej wzorujemy się na doświadczeniach przodującej organizacji — DOSAAF.

Również podstawą i motorem naszej dalszej pracy nad rozwojem naszego lotnictwa będzie p r z y j a ź ń, p o m o c i p r z y k ł a d ZSRR.

Z uczuciem dumy budujemy nasze socjalistyczne lotnictwo na wzór Stalinowskich Sokołów — lotnictwo stojące na straży Pokoju.

Z oburzeniem i pogardą potępiamy amerykańskich ludobójców i piratów powietrznych spod znaku USA, bombardujących bezbronne wioski i miasteczka napadniętej bestialsko Korei.

Pozdrawiamy lotników koreańskich, walczących z amerykańskimi imperialistami o wolność swojej ojczyzny.

Pozdrawiamy pilotów, szybowników, spadochroniarzy i modelarzy bratnich Krajów Demokracji Ludowej!

Niech żyje ZSRR — kraj najpotężniejszego na świecie lotnictwa — twierdza pokoju i wolności narodów!

Niech żyje niezłomna przyjaźń narodów Związku Radzieckiego i Polski Ludowej — gwarancja zbudowania lotnictwa godnego Polski Socjalistycznej!"

podał: **T. Lebioda**

POD PRZEWODEM ZMP

Z ogromną radością i dumą przyjęliśmy uchwałę Plenum ZG ZMP o objęciu przez Związek Młodzieży Polskiej szefostwa nad Wojskami Lotniczymi — piszą m. in. w swym liście do redakcji uczniowie, instruktorzy i pracownicy Szkoły Szybowcowej LL Nr. 4. Radość jest tym większa, że nasza zetempowska organizacja otoczy również troskliwszą niż dotychczas opieką lotnictwo sportowe, że pod kierownictwem ZMP będziemy umacniali jego szeregi, stając się silnym zapleczem lotnictwa wojskowego.

Ten ważny moment w dziejach i rozwoju naszego ludowego lotnictwa pragniemy uczcić zobowiązaniem wzmożenia naszych wysiłków, w celu szybszego opanowania wiedzy lotniczej i techniki pilotażu, a tym samym nadrobienia sześciodniowego opóźnienia w szkoleniu praktycznym, które wynikło z nieprzerobienie w terminie materiału szkoleniowego przez poprzedni turnus.

Uczniowie IV turnusu
Szkoły Szybowcowej LL Nr. 4.

NAJWYŻSZA W POLSCE WIEŻA SPADOCHRONOWA

W dniu Święta Odrodzenia, w największym parku Poznania im. Stalina, odbyło się uroczyste otwarcie pierwszej, wybudowanej w Ludowej Polsce, wieży spadochronowej. Na uroczystość tę, oprócz licznie zgromadzonej młodzieży i starszego społeczeństwa, przybyli przedstawiciele Partii, ZM ZMP, WRN, MRN i ZGLL.

Na szczycie wieży dumnie powiewał czerwony sztandar, symbolizujący ukończenie budowy, a wzdłuż niej biało-czerwone flagi, transparenty i portret opiekuna i nauczyciela młodzieży, Prezydenta Bolesława Bieruta.

Uroczystość rozpoczęto odegraniem hymnu Światowej Federacji Młodzieży Demokratycznej i wciągnięciem otwartego spadochronu na wysięg wieży.

Po okolicznościowych przemówieniach wiceprezesa ZOLL, przedstawiciela ZGLL i ZM ZMP, otwarcia wieży dokonał członek Wojewódzkiej Rady Narodowej, przekazując ją do użytku młodzieży poznańskiej, pragnącej uprawiać sport spadochronowy.

Mówiąc o otwarciu wieży, nie można pominąć wysiłku i ofiarności poznańskiego społeczeństwa, a szczególnie załóg niektórych zakładów pracy, które w ramach zobowiązań zlotowych wybudowały najwyższą w Polsce, 58-metrową wieżę spadochronową. Mianowicie Poznańskie Biuro Projektów Budownictwa Przemysłowego wykonało wzorową, pełną dokumentację i jednocześnie nadzór techniczny budowy wieży. Baza Sprzętu Zjednoczenia Budownictwa Przemysłowego wykonała wyciąg i wieżyczkę. Zjednoczenie Budownictwa Miejskiego, Oddział Instalacyjny, wspólnie z PPRK Nr. 6 i 10 wykonało wszystkie podesty i biegi skoków. Platformę obrotową wieży wykonała Pomocnicza Spółdzielnia Metalowców. Wszystkie części mechaniczne i urządzenia wieży oraz ich zamontowanie wykonały największe w Polsce Zakłady Przemysłowe im. Stalina w Poznaniu. Montażu wieży dokonała przodująca brygada Poznańskiego Oddziału Mostostalu.

Na specjalne podkreślenie zasługuje wysiłek brygad Zjednoczenia Budownictwa Miejskiego — Oddział Robót Inżynieryjnych oraz Oddział Budowlany Nr. 13, które mimo piętrzących się trudności — na skutek zbyt podmokłego terenu, wykonały wspaniały żelbetonowy fundament wsparty na palach sięgających 12 m w głąb ziemi.

Należy dodać, że wszystkie prace związane z budową wieży spadochronowej zostały wykonane przez wymienione zakłady pracy nieodpłatnie, co jest niezbitym dowodem głębokiego zrozumienia znaczenia i zadań Ligi Lotniczej w wychowywaniu nowych kadr naszego ludowego lotnictwa.

Nowowybudowana wieża spadochronowa jest poważnym osiągnięciem Poznańskiego Okręgu Ligi Lotniczej, którego pracownicy z wiceprezesem na czele włożyli niemało pracy w jej powstanie.

(J. S.)

OSTROWIACY REALIZUJĄ ZOBOWIĄZANIA ZLOTOWE

Już w kilka dni po podjęciu Czynu Zlotowego piloci szybowcowi z O.T. Ostrów Wlkp. zrealizowali część swoich zobowiązań, zaplanowanych na miesiąc lipiec. 12 lipca osiągnęli oni w lotach chmurowych kilka cennych przewyższeń, przyczym pil. Antoni Śmigiel uzyskał 5 100 m przewyższenia, uzyskując drugi diament do Złotej Odznaki Szybowcowej, pil. Roman Zydorczak przewyższeniem 3 800 m zdobył drugi warunek do Złotej Odznaki, pil. Stanisław Cnotliwy uzyskał wysokość 4 200 m oraz pil. Henryk Zydorczak dopełnił złotą odznakę i uzyskał pierwszy diament przelotem docelowym z Lisich Kątów do Mirosławia k/Wrocławia (odległość 320 km).

W dniu 17 lipca pil. Ludwik Misiek wykonując jedno z zobowiązań zlotowych zaatakował rekord krajowy w przelocie docelowym na dystansie 502 km z miejscowości Sława k/Leszna do Białegostoku. Próba nie udała się, gdyż pilot uzyskał ok. 430 km nie osiągając celu. Warto nadmienić, że jest to drugi przelot ponad 400 km, który Misiek wykonał w tym roku. Zobaczymy czy sprawdzi się przysłowie: „do trzech razy sztuka".

(R)

Szybownicy

NAPISAŁ TADEUSZ REJNIAK



— Widzę! — odpowiada mu równie radosny okrzyk z drugiej kabiny.

Ale Sikora myślami jest już gdzie indziej: teraz trzeba jak najszybciej i jak najsprawniej wracać.

Zawieszony wśród ciemnej nocy między niebem a ziemią, szybowiec zatacza łagodny łuk o sto osiemdziesiąt stopni. Słabo fosforyzujące kreski busoli są ledwo widoczne, zlewają się w jedno zielonkawe pasemko. Walek zaostrza wzrok i w końcu udaje mu się ustawić maszynę na właściwym kursie: kierunek północ.

Pilot paznokciem wyskrobuje w oszronieniu okrągłe okienko i przywiera doń całą twarzą. Lód parzy mu policzki. Walek odruchowo rzuca okiem na termometr: 45 stopni poniżej zera. — Nielichy ziąb — stwierdza w myśli i całą uwagę skupia na obserwacji przesłanianych gdzieniegdzie przez niższe chmury tysięcy światełek ruchliwych i migocących jak robaczki świętojańskie prawie dziesięć kilometrów pod nim.

Które z tych skupisk świateł należy do Jeleniej Góry? Na to pytanie nie łatwo odpowiedzieć, więc dopiero po dłuższym zastanowieniu Walek podejmuje decyzję. Pod zdecydowanym naporem jego ręki drążek sterowy podaje się do przodu, lewa zaś dłoń szarpnięciem dźwigni uruchamia hamulce aerodynamiczne. Szybowiec posłusznie pochyla się przodem w dół.

Na wypuszczonych klapach maszyna ześlizguje się w czarną głębię nocy z szybkością stu pięćdziesięciu kilometrów na godzinę z opadaniem trzydziestu metrów na sekundę. „Żuraw" huczy jak górski potok. Walek, uchylając maskę, woła do Kulickiego:

— Władek! Jak się czujesz?

— W porządku!

— Ile tlenu?

— Siedem atmosfer!

— Nie zakręcaj butli! Jak się tlen skończy, zrzuć maskę!

— Dobrze! — dochodzi go z drugiej kabiny głos Władka, jako potwierdzenie otrzymanej dyspozycji, ale Władek zajęty jest już czym innym.

— Powinni strzelać rakiety! — mówi do siebie i raz po raz przełyka ślinę, żeby bodaj w części złagodzić nieznośny ucisk w uszach, wywołany zmianą ciśnienia atmosferycznego, towarzyszącą temu gwałtownemu wytracaniu wysokości.

— Powinni strzelać rakiety — mruczy znowu i z jeszcze większym natężeniem uwagi błądzi wzrokiem po tysiącach migocących na ziemi świateł.

* * *

Kiedy kolejna rakieta rozcinała z sykiem powietrze, a Zocha Kowalska po raz piąty, już z coraz większym niepokojem w głosie powtarzała uparcie „...bądź spokojny, Walek da sobię radę" — w szum wiatru wdarł się ostry, gwałtownie narastający świst i w następnej chwili nad głowami oczekujących przeleciał majaczący jak widmo „Żuraw".

Przeszedł z wiatrem jak burza, na krawędzi lotniska zawrócił i zaczął manewrować do lądowania.

Okrzyk radości zamarł na ustach obserwujących go z ziemi, gdy w świetle wytryskujących już teraz jedna po drugiej rakiet zobaczyli, z jak potwornymi porywami wiatru walczy szybowiec. Maszynę raz po raz stawiało na skrzydle, tak że zaledwie mogła wykonać zakręt. Stawało się jasne, że w tej turbulencji i do tego jeszcze w nocy — trudno będzie ustrzec szybowiec przed uszkodzeniem.

Miotało nim jak ogromnym liściem zdanym na łaskę i niełaskę wiatru. Widać było, że pilot z największym wysiłkiem panuje nad maszyną.

„Żuraw", tańcząc jak piłka, szedł już na zwiększonej szybkości, z wypuszczonymi klapami, po prostej do lądowania.

Nagle!... Kraksa zdawała się nieunikniona. Maszynę zdusiło gwałtownie do ziemi i już, już miała brutalnie uderzyć o lotnisko...

Lecz szybka jak myśl ręka pilota poderwała szybowiec w ostatniej sekundzie i płoza trochę szorstko, jednak bez wstrząsu przytarła ziemię.

„Żuraw" stał jeszcze chwilę w równowadze, potem łagodnie przechylił się na bok i majestatycznie oparł się na skrzydle.

Teraz dopiero zerwała się burza. Trzydzieści par nóg biegło przez lotnisko, trzydzieści głosów wołało „brawo Walek!", trzydzieści par ramion wyciągało z szybowca zmarzniętych na sopel lodu bohaterów lotu.

A Walek, z trudem wychodząc z kabiny, wyszeptał zdrętwiałymi z zimna wargami: „Mamy dziesięć tysięcy nad poziom morza!"

„Dziesięć tysięcy! Dziesięć tysięcy!" — gnało teraz jak huragan od szybowca pod hangar, podawane radośnie z ust do ust. Bezwładni z zimna Sikora i Kulicki wędrowali przez lotnisko na ramionach rozentuzjazmowanych kolegów. Zasypywano ich pytaniami, lecz oni nie mogli słowa wymówić. Władek Kulicki nie mógł nawet uśmiechnąć się w odpowiedzi na serdeczne gratulacje kolegów, a Walek dopiero wówczas, gdy wzruszona Zocha ściskała mu bez słowa ręce i patrzyła prosto w oczy — zdołał ułożyć usta w radosny, wdzięczny uśmiech.

ROZDZIAŁ OSIEMNASTY

TO BYŁO KONIECZNE

Podczas gdy Janiak przekazywał redakcji czasopism lotniczych w Warszawie radosną wiadomość o wyczynie Walka i Władka, portier Miejskiego Szpitala w Jeleniej Górze toczył bohaterską walkę z przeważającymi siłami nacierającej nań grupy młodych ludzi. Ubrani byli w kosmate kożuszki i w groźne pilotki, połyskujące na czołach wielkimi, lotniczymi okularami.

— Nie można, moi kochani... — perswadował rozpaczliwie władca szpitalnej bramy. — Nie można o tej godzinie. Widzenia tylko do osiemnastej...

— My to wszystko doskonale rozumiemy, dziadziusiu, ale wierzcie nam, że to jest szczególny przypadek. Lekarz naczelny na pewno by nas wpuścił. Zaprowadźcie nas tylko do naczelnego... — przekonywała Zosia Kowalska, nie kapitulując przed groźnym cerberem.

Puchała i Władek zrezygnowali już z uzyskania zgody na wejście do szpitala, ale Zocha upierała się nieustępliwie:

— Mowy nie ma! Musimy zobaczyć się z Markiem. On musi razem z nami cieszyć się wyczynem Walka i Władka.

— Jedną osobę to jeszcze bym wpuścił, ale taką kompanię... — kapitulował stopniowo siwy portier.

— Ależ o nic więcej nam nie chodzi — złapała go Zocha za słowo. — Niech dziadek tylko mnie wpuści, a ja już porozmawiam z lekarzem.

— To niech panienka idzie, jak panienka taka odważna — zrzędził dobrotliwie stary, uchylając szerzej drzwi.

Zocha przecisnęła się zwinnie i już przeskakiwała po trzy schody do razu, jakby uciekając przed goniącymi ją słowami portiera:

— Na pierwszym piętrze! Drugie drzwi na prawo!

Nie wiadomo, jakich użyła argumentów wobec naczelnego lekarza, dość, że wkrótce ukazała się znowu na schodach, a w chwilę potem na stoliku portiera zabrzęczał telefon.

— Pierwsza portiernia! — zameldował w słuchawce służbowym głosem dziadek, stając mimo woli na baczność.

W miarę jak słuchał twarz jego oblekał wyraz zdumienia, a w końcu zapytał niedowierzająco:

— Wszystkich, panie dyrektorze?... No dobrze, powiem im.

Odłożył słuchawkę, pokręcił ze zgorszeniem głową i wymamrotał pod nosem:

— Gdzie diabeł nie może, tam babę pośle. Wchodźcie! Tylko po cichu! Żeby żadnego hałasu nie było!

Szybownicy władowali się do holu z tryumfującymi minami i stąpając ostrożnie na palcach, gęsiego wchodzili na schody. Staszek Watecki potknął się naturalnie na pierwszym zaraz stopniu i w ciszy korytarza narobił takiego rumoru, że wszyscy przystanęli przerażeni.

— Och, co za niezgraba! — strofowała go Zocha.

— Przez ciebie wywalą nas wszystkich — dodał Janusz.

— Już będę uwa-ważał — wykrztusił pojednawczo Staszek.

*

Marka można było poznać tylko po oczach i włosach. Prawie całą twarz zakrywały mu bandaże. Leżał w małym pokoiku razem z drugim pacjentem, widocznie już rekonwalescentem, bo siedział swobodnie na łóżku z książką w ręku.

Na widok wchodzących kolegów Marek poderwał się, chcąc usiąść, ale natychmiast opadł bezsilnie na poduszki.

— Ściąga mnie trochę na plecach i nie mogę siedzieć — usprawiedliwiał się.

— Ani się waż ruszać. Leż, jak ci kazali, bo inaczej zaraz uciekamy — zagroził mu Tadek.

Wtłoczyli się do pokoju, wypełniając go szczelnie, a część kolegów została jeszcze na korytarzu. Tuż przy łóżku Marka stanęli Zocha, Walek, Tadek i Władek Kulicki.

— Wracamy prosto z lotniska — mówiła Zocha. — Mamy takie wiadomości, że nie moglibyśmy w żaden sposób pojechać wprost do szkoły, nie podzieliwszy się nimi wpierw z tobą.

— Nowy rekord? — ożywił się Marek. (c.d.n.)

NASZA OKŁADKA:

W dniu 22 lipca br. setki tysięcy uczestników Zlotu Młodych Przodowników Pracy ślubowało w Warszawie na wierność Ojczyźnie i Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Foto: LL — Koszewski

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ **WYDAWCA: P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE**

REDAGUJE ZESPÓŁ

Warunki prenumeraty: miesięcznie zł 2,40, kwartalnie zł 7,20 półrocznie zł 14,40, rocznie zł 28,80.

Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając najpóźniej do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.

Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73681; 87665. Wewnętrzny 8

Zakł. Graf. i Wydawn. Dom Słowa Polskiego. Zam. Nr 3017. 3-B-23806